

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO SÓCIO-ECONÔMICO
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

**O IMPACTO DA BR-101 NO CRESCIMENTO ECONÔMICO DO
MUNICÍPIO DE CRICIÚMA NO PERÍODO DE 1960 A 1980**

Michelline Nunes

Florianópolis, abril de 2006

Michelline Nunes

**O IMPACTO DA BR-101 NO CRESCIMENTO ECONÔMICO DO
MUNICÍPIO DE CRICIÚMA NO PERÍODO DE 1960 A 1980**

**Monografia submetida ao
Departamento de Ciências
Econômicas para aprovação na
disciplina CNM 5420 – Monografia**

Orientador: Prof. João Rogério Sanson, Dr.

Florianópolis, abril de 2006

**O IMPACTO DA BR-101 NO CRESCIMENTO ECONÔMICO DO
MUNICÍPIO DE CRICIÚMA NO PERÍODO DE 1960 A 1980**

Michelline Nunes

**A Banca Examinadora resolveu atribuir a nota _____ para a aluna
Michelline Nunes na disciplina CNM 5420 – Monografia, pela apresentação
deste trabalho.**

Banca Examinadora:

Prof. João Rogério Sanson, Dr.

Orientador

Prof. Helton Ricardo Ouriques

Membro

Prof. Renato Francisco Lebarbenchon

Membro

Dedicatória

Dedico esta monografia a minha família em especial, cujos ensinamentos serviram de alicerce para que eu chegasse até aqui, a todos meus amigos que me deram força e torceram por mim.

AGRADECIMENTOS

Agradeço em especial ao Professor e Orientador Dr. João Rogério Sanson, pela disponibilidade de seu tempo e, seus conhecimentos para a execução deste trabalho.

Aos demais professores, que desempenharam papel importante na minha vida acadêmica, com seus conhecimentos, para o meu aprendizado.

A Sr^a. Bernadete, funcionária da Biblioteca do IBGE, que tornou possível a coleta de dados.

A minha Mãe e minha Família, que me apoiaram, ajudaram e, me aconselharam nos momentos difíceis.

A minhas amigas Robs, Ale, Fê e Aly do 803, que me deram o maior incentivo e, motivação em todos os momentos.

Ao Marcio Rodrigues que contribuiu por um momento na elaboração deste trabalho.

A Deus, por ter me oportunizado e permitido a conclusão deste Curso de Graduação.

“Por trás de uma vitória há inúmeras
dificuldades, esforços sinceros e lutas
atrozes. Eis porque vencer é uma alegria. A
vitória nos possibilita gerar felicidade para
nós próprios e para os outros”

Daisaku Ikeda

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo elucidar a importância que a construção da BR-101 causou no crescimento econômico da cidade de Criciúma nos períodos compreendidos entre 1960 a 1980. Para tal, será relevante contextualizar esse crescimento de acordo com os panoramas históricos, sociais e econômicos do Brasil e de Santa Catarina, bem como adentrar no setor de transporte, que foi a mola propulsora que deflagrou e pulverizou o crescimento da cidade através da rodovia BR-101. Abordaremos ainda no próximo momento o desenvolvimento sócio-econômico de Criciúma, e os setores que contribuíram para a cidade ser conhecida não apenas como carbonífera, mas por suas atividades industriais de cerâmica, têxtil e vestuário, calçados, metal-mecânica, entre outros. O trabalho torna-se relevante por sua análise através de dados comparativos, no período usado como *corpus* do trabalho, 1960-1980, que envolve também um estudo do crescimento populacional da cidade e sua importância no contexto do Estado. Conclui-se que a BR-101, justifica-se pela sua participação e influência para o desenvolvimento da cidade de Criciúma.

Palavras-chave: Criciúma. BR-101. Desenvolvimento.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Percentual de mercadorias transportadas no Brasil, segundo o meio de transporte. Período: 1960-80	17
Gráfico 2: Comparativo do total de estabelecimentos de Santa Catarina e Criciúma em relação ao Brasil e Criciúma em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80	39
Gráfico 3a: Comparativo do total de estabelecimentos industriais de Santa Catarina e Criciúma em relação ao Brasil e Criciúma em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80	45
Gráfico 3b: Comparativo do total de pessoal ocupado no setor industrial de Santa Catarina e Criciúma em relação ao Brasil e Criciúma em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80	45
Gráfico 3c: Comparativo do total do valor da produção de Santa Catarina e Criciúma em relação ao Brasil e Criciúma em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80	46
Gráfico 3d: Comparativo do total do valor de transformação industrial de Santa Catarina e Criciúma em relação ao Brasil e Criciúma em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80	46
Gráfico 4: Comparativo do total de estabelecimentos comerciais de Santa Catarina e Criciúma em relação ao Brasil e Criciúma em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80	50
Gráfico 5: Comparativo do total do pessoal ocupado do setor comercial de Santa Catarina e Criciúma em relação ao Brasil e Criciúma em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80	50
Gráfico 6: Comparativo do total de estabelecimentos no setor Santa Catarina e Criciúma em relação ao Brasil e Criciúma em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80	53
Gráfico 7: Comparativo do total de pessoal ocupado no setor de serviços de Santa Catarina e Criciúma em relação ao Brasil e Criciúma em relação a Santa Catarina. Período: 1960-80	54

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Frota de veículos cadastrados no Brasil	16
Tabela 2: Percentual do número de passageiros, segundo o meio de transporte.	16
Tabela 3: Percentual de mercadorias transportadas no Brasil, segundo o meio de transporte.	17
Tabela 4a Distribuição da População Nacional, Estadual e Municipal	37
Tabela 4b Dados Demográficos - População Economicamente Ativa e Não Economicamente Ativa do Brasil, Santa Catarina e Criciúma	40
Tabela 5: Setor Industrial do Brasil	42
Tabela 6: Setor Industrial de Santa Catarina	43
Tabela 7: Setor Industrial de Criciúma	44
Tabela 8: Setor Comercial – Estabelecimentos e Pessoal Ocupado do Brasil, Santa Catarina e Criciúma	48
Tabela 9: Prestação de Serviços – Estabelecimentos e Pessoal Ocupado no Brasil, Santa Catarina e Criciúma	52
Tabela 10: Relação da Participação de Pessoal Ocupado no Setor dos Serviços com Relação a População Economicamente ativa	54

SUMÁRIO

1 Introdução	11
2 Desenvolvimento Econômico do Brasil e de Santa Catarina e o Setor de Transporte	14
2.1 O Setor de Transporte no Brasil	14
2.2 Planos Governamentais e a Economia Brasileira	21
2.3 Desenvolvimento Econômico de Santa Catarina	24
2.4 Histórico da Construção da BR-101 e a sua Importância	25
3 Desenvolvimento Econômico de Criciúma	28
3.1 Histórico Geral do Município de Criciúma	28
3.2 Principais Setores Econômicos de Criciúma	30
3.2.1 Setor Carbonífero	30
3.2.2 Setor de Revestimentos Cerâmicos	31
3.2.3 Setor Eletro-metal-mecânico	33
3.2.4 Setor Têxtil e vestuário	34
3.2.5 Setor de Calçados	35
4 Crescimento Econômico do Município de Criciúma	36
4.1 Evolução Demográfica	36
4.2 Análise do Setor Industrial	41
4.3 Análise do Setor Comercial	47
4.4 Análise do Setor de Serviços	51
CONCLUSÃO	56
REFERÊNCIAS	57

1 — Introdução

O presente trabalho terá como objetivo analisar o impacto gerado pela construção da BR-101 no desenvolvimento econômico do município de Criciúma, restringindo-se ao período de 1960-80, uma vez que a construção da referida rodovia foi concluída no início da década de 1970.

Outros pesquisadores vinculados ao Departamento de ciências Econômicas da Universidade Federal de Santa Catarina, já realizaram trabalhos desenvolvidos nesta mesma linha de pesquisa, entre eles, é válido destacar: Valgas (2001) abordou o tema de maneira geral, destacando o Estado de Santa Catarina como um todo, Vasques (2002) preocupou-se em analisar o impacto em Joinville, Costa (2002) entendeu por bem fazer a análise dos municípios de Brusque e Blumenau, Longhi (2003) relacionou o desenvolvimento sócio-econômico de Florianópolis com a construção da BR-101, e Meurer (2004) observou o impacto da BR-101 no crescimento econômico dos municípios de Palhoça e São José.

Este estudo terá uma abordagem sobre o desenvolvimento econômico Nacional e Estadual no período compreendido entre os anos de 1960-80, destacando-se também o setor de transporte no mesmo período.

A tal abordagem, destacar-se-á importância fundamental do setor de transporte na operação do sistema econômico, desta forma o investimento tornar-se essencial para a localização da atividade econômica em uma economia em ampliação, uma vez que os fluxos que ligam as áreas de produção e consumo, não se encontram bem definidos do ponto de vista espacial.

Os investimentos são feitos, em maior escala, para projetos de melhoramento das condições técnicas e do consumo da capacidade de rodovias já existentes, diminuindo, assim, congestionamentos e facilitando o escoamento dos fluxos de produção. Quanto à forma de investimentos dos projetos rodoviários, principalmente, em áreas mais desenvolvidas, é recomendável que os custos dos investimentos sejam totalmente cobertos pela contribuição dos usuários locais.

Conforme Barat (1978):

Os planos podem ser elaborados para qualquer empreendimento. E o processo de tomada de decisões respaldado por mecanismos de antecipação, que se constitui na essência do planejamento, pode ser adotado por empresas e governos. Mas de mera elaboração do plano para o planejamento visto como um processo existe um longo caminho a percorrer.

O Plano de Metas visava além da integração vertical na estrutura industrial, o desenvolvimento da infra-estrutura em energia e transportes, com o objetivo de apoiar o processo de industrialização. O sucesso do plano deveu-se por elementos autônomos aos processos de desenvolvimento, como a substituição de importação, os investimentos do setor público e os financiamentos externos.

A partir da 1962, o padrão de crescimento altera-se, com o novo sistema de crédito, com os investimentos em transporte e energia e com a consolidação do setor eletro-metal-mecânico. Seguindo o movimento geral da industrialização brasileira, Santa Catarina sofreu profundas alterações no período citado anteriormente, quando a economia passou a ser pensada por órgãos governamentais.

Foi com o PLAMEG, que realmente o Estado passou a utilizar instrumentos ativos de políticas econômicas para implantar e ampliar a infra-estrutura social básica e para financiar o capital privado local.

No início dos anos 70 finalmente foram concluídas as obras de construção e pavimentação da BR-101 ao longo de toda a extensão da faixa litorânea de Santa Catarina. Associada a diversos outros fatores, tais como o desenvolvimento acelerado da indústria cerâmica e do turismo, além de propiciar fisicamente a ligação e comunicação permanente entre os municípios e a capital.

O objetivo geral deste trabalho é analisar se ocorreu o crescimento econômico do município de Criciúma com a conclusão da BR-101 na década de 70. Secundariamente será abordado o contexto da importância do setor de transporte na economia brasileira, bem como o desenvolvimento Nacional e Estadual no período de 1960-80. Também será investigado, se a construção da BR-101 trouxe benefícios a Santa Catarina e ao município de Criciúma.

A metodologia utilizada para a pesquisa compreenderá: inicialmente um levantamento bibliográfico de autores que dissertam sobre os assuntos referentes aos objetivos do presente estudo, posteriormente, será realizada a coleta de dados no IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), o que possibilitará analisar os censos dos setores industriais, comerciais, de serviços, bem como os dados demográficos do Brasil, de Santa Catarina e Criciúma, no período de 1960-80.

No primeiro capítulo, abordar-se-á o objetivo do estudo, acompanhado de sua justificativa de seu desenvolvimento e a contextualização que envolve o assunto.

No segundo capítulo, será apresentado a importância do setor de transporte na economia brasileira, bem como o planejamento e os investimentos realizados durante as décadas de 60 e 70, e o do desenvolvimento econômico Nacional e Estadual, e finalizando este capítulo, apresentar-se-á um breve histórico sobre a construção da BR-101 e a sua importância.

No terceiro capítulo, será exposto um breve histórico do município de Criciúma, conseguinte, terá como principal objetivo salientar o comportamento sócio-econômico, bem como analisar os setores que se destacaram no município período de 1960-80.

No quarto capítulo, conterá uma análise dos dados censitários do período de 1960-80 do município de Criciúma, bem como sua comparação em relação ao Brasil e Santa Catarina.

Por fim, o quinto capítulo, apontará a conclusão da pesquisa, apresentando as respostas aos objetivos propostos.

2 — Desenvolvimento Econômico do Brasil e de Santa Catarina e o Setor de Transporte

Este capítulo tem como objetivo exibir a importância do setor de transporte na economia brasileira, bem como o planejamento e os investimentos realizados durante as décadas de 60 e 70.

Será tratado posteriormente, do desenvolvimento Nacional e Estadual após a industrialização brasileira, no período acima referido.

Por fim, apresentar-se-á um breve histórico sobre a construção da BR-101 e a sua importância.

2.1 — O Setor de Transporte no Brasil¹

Conforme será apresentado no decorrer do presente trabalho, o setor de transportes teve uma expressiva importância no desenvolvimento do sistema econômico.

Barat (1978, p.4) destaca a importância do setor de transportes:

O setor de transportes tem importância fundamental na operação do sistema econômico, pois os serviços que produz são, praticamente, absorvidos por todas as unidades produtivas. Como produção basicamente intermediária, esses serviços têm o nível e a localização de sua demanda influenciados pelo desenvolvimento econômico geral, uma vez que o crescimento da produção e do consumo de bens e serviços, a especialização da atividade econômica no espaço e as modificações estruturais afetam aludidos nível e localização de maneira decisiva. Por outro lado, dado a presença difundida destes serviços no processo produtivo, o setor de transportes, em termos dinâmicos, também atua, muitas vezes, como determinante das atividades de outros setores, criando sua própria demanda.

Dessa forma, o investimento em transportes, conseqüentemente, tem a importância indispensável na localização da atividade econômica, numa

economia em ampliação, uma vez que os fluxos que ligam áreas de produção e consumo, freqüentemente, não se encontram bem definidos do ponto de vista espacial.

No Brasil, esse setor é responsável pela geração de aproximadamente, 6% do Produto Interno Bruto (PIB). A participação dos investimentos em transportes na formação bruta de capital alcançou a importante evolução de 35,7% do total, em 1970. Torna-se importante destacar a dimensão dos investimentos de transporte no Brasil durante o período de 1960 – 70.

No período de 1950- 70, enquanto o produto real cresceu a uma taxa média anual de 6,4%, o setor de transportes (incluindo comunicações) cresceu a 7,97%, divulgando acentuado dinamismo como elemento formador do produto.

Barat (1978, p.9) ressalta:

Além da elevada participação que o setor de transporte tem na formação do produto interno bruto e na formação bruta de capital fixo, ele apresenta uma significativa participação no emprego de mão-de-obra para os mais diversos níveis de qualificação. Assim pelo Censo de 1970 a participação da mão-de-obra empregada pelo setor (ainda incluindo comunicações) na população ativa era da ordem de 4,3%.

Em 1950 este contingente era de 4,1% e em 1960 de 4,8%, taxa ainda maior do que em 1970, firma-se que no período de 1950 – 60, ocorreu acréscimo na parcela da população ativa absorto pelo setor, a uma taxa média de crescimento anual de 4,6%. Observa-se também, que nesse período, a expansão da mão-de-obra empregada no setor fez-se a um ritmo bem inferior (1,4% em média ao ano) aos crescimentos das populações ativa e total.

Segundo Barat (1978, p.13), pode-se concluir que:

¹ Seção baseada em Barat (1978)

à expansão do emprego na operação dos serviços de transportes, verificada no período 1950 /1960, não houve a contrapartida de acréscimo ao mesmo ritmo do nível de produtividade média do seu contingente de mão-de-obra. Com efeito, a taxa de crescimento anual da produtividade média para o período 1950/1960 foi de 1,4% o que significou um ritmo de expansão bem inferior ao do sistema econômico como um todo (3,4%) e, especialmente, ao da produtividade do setor industrial (4,6%).

O transporte rodoviário no Brasil destaca-se, pois, sendo responsável no período de 1970, por mais de 96% do transporte total de passageiros no país. A evolução do transporte de passageiros no período de 1950 – 70, apresentando uma taxa média anual de 12,3%, correspondente a uma evolução da renda disponível do setor privado à taxa de 6,6% a.a.

A tabela 1 indica o crescimento do total de veículos cadastrados no Brasil entre os anos de 1960 a 1980.

Tabela 1 – Frota Nacional de Veículos cadastrados no Brasil:

Anos	Automóveis	Ônibus	Caminhões	Outros	Total
1960	502.546	79.833	307.656	156.240	1.046.275
1965	1.171.427	191.857	396.911	232.826	1.993.021
1970	1.795.846	47.155	384.846	834.693	3.062.540
1975	4.169.866	73.065	634.644	1.106.279	5.983.854
1980	8.155.707	119.428	932.589	1.618.474	10.826.196

Fonte: Estatísticas Históricas do Brasil – IBGE – 1987 *apud* Vasques, 2002.

Pode-se observar na tabela 2 os dados importantes sobre o percentual de passageiros transportados no Brasil por via rodoviária, ferroviária, aeroviária e hidroviária no período de 1960 a 1980.

Tabela 2 – Percentual do número de passageiros, segundo o meio de transporte:

Anos	Rodoviário (%)	Ferroviário (%)	Aeroviário (%)	Hidroviário (%)	Total (%)
1960	76,0	19,0	5,8	0,1	100,9
1965	84,9	12,6	2,4	0,1	100,0
1970	93,5	4,7	1,8	0,0	100,0
1975	95,5	2,2	2,3	0,0	100,0
1980	94,9	2,9	2,2	-	100,0

Fonte: Estatísticas Históricas do Brasil – IBGE – 1987 *apud* Vasques, 2002.

Referente a tabela 2 conclui-se, portanto, que o transporte rodoviário obteve uma presença muito superior do que os outros transportes: ferroviário,

aeroviário e hidroviário entre os anos de 1960 e 1980, referentes ao transporte de passageiros.

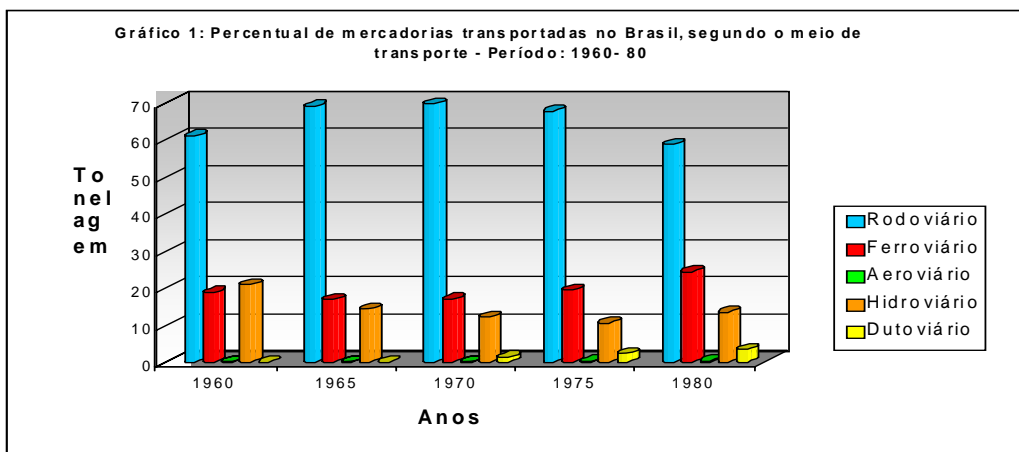
O transporte rodoviário no Brasil apresentou um crescimento entre os períodos de 1960 e 1975 e, apenas um decréscimo entre os anos de 1975 e 1980, comparando com os outros meios de transporte que apresentaram durante o período analisado uma queda.

A tabela 3 apresenta o percentual de mercadorias transportadas pelas vias rodoviárias, ferroviárias, aeroviárias, hidroviárias e dutoviárias, no período de 1960 – 80.

Tabela 3 – Percentual de mercadorias transportadas no Brasil, segundo o meio de transporte:

Anos	Rodoviário	Ferrovário	Aeroviário	Hidroviário	Dutoviário
1960	60,9	18,8	0,1	20,8	0
1965	68,9	16,8	0,1	14,2	0
1970	69,6	16,9	0,1	12,1	1,3
1975	67,6	19,4	0,2	10,5	2,3
1980	58,7	24,3	0,3	13,4	3,3

Fonte: Estatísticas Históricas do Brasil – IBGE – 1987 *apud* Vasques, 2002.



Fonte: Estatísticas Históricas do Brasil – IBGE – 1987 (*apud* Vasques, 2002).

Verifica-se na tabela 3 e no gráfico 1, que no decorrer de todos os períodos analisados o transporte rodoviário obteve uma maior participação no transporte das mercadorias comparando-se com os outros meios. Podemos destacar ainda, que o transporte ferroviário, apesar de ter apresentado uma queda de 1960 a 1965, foi crescendo continuamente após esse período, apresentando um nítido crescimento em 1980.

Segundo Barat (1978, p. 55 -56):

No Brasil o transporte rodoviário é o mais importante no atendimento à demanda tanto de mercadorias como de passageiros. Sua elevadíssima participação neste atendimento é, em parte, resultado contínuo da acumulação de distorções na estrutura da demanda de serviços de transporte no País, a partir do pós-guerra e, também, decorrência da conjugação de fatores peculiares ao desenvolvimento econômico brasileiro.

Pode-se ressaltar que a expansão dos investimentos rodoviários deve-se a intensidade da baixa de custos fixos, se comparando com as demais modalidades de transporte, possibilitando uma economia em desenvolvimento e uma melhor utilização alternativa de recursos escassos. E, ainda, as circunstâncias dos seus custos variáveis de prestação de serviços terem crescido num ritmo menor do que os das ferrovias e da navegação costeira.

Segundo Barat (1978, p.56): “[...]o transporte rodoviário, pelas suas características específicas, oferece também maior rapidez e regularidade, bem como menor quantidade de avarias nos seus deslocamentos”.

As decisões de investimentos rodoviários no Brasil, para a realização de uma obra, devem ser tomadas adequadamente decorrentes as particularidades de cada região, levando em conta o seu presente momento de desenvolvimento e a rentabilidade dos investimentos, medida em termos de contribuição à economia.

As iniciativas no setor devem orientar-se segundo critérios diferentes e, em geral, quando se referem a investimentos em regiões não ocupadas demográfica e economicamente; em regiões ocupadas e de baixo nível de renda; em regiões pouco ocupadas e de grande potencial econômico e em regiões mais desenvolvidas.

A realização de uma obra rodoviária em regiões não ocupadas, tem por finalidade, influenciar na ocupação de zonas até então inexploradas e, permitir desta forma, a integração dessas regiões com outras de economia mais avançada. Os recursos para o financiamento das realizações rodoviárias nestas regiões não ocupadas devem proceder, portanto, de contribuição dos

usuários de outras regiões mais desenvolvidas ou da receita geral do país aplicados ao processo de produção da área.

Já o investimento em regiões mais desenvolvidas, tem por finalidade o melhoramento das condições de utilização da rede de estradas pelos usuários atuais e futuros. Os usuários se favorecem diretamente com a obra, pois passam a ter maior redução dos gastos com operação do veículo e com o tempo de percurso.

Os investimentos são feitos, em maior escala, para projetos de melhoramento das condições técnicas e do consumo da capacidade de rodovias já existentes, diminuindo, assim, congestionamentos e facilitando o escoamento dos fluxos de produção. Quanto à forma de investimentos dos projetos rodoviários, principalmente, em áreas mais desenvolvidas, é recomendável que os custos dos investimentos sejam totalmente cobertos pela contribuição dos usuários locais.

Num contexto nacional, os investimentos nas redes rodoviárias desenvolvidas, estas, sendo as regiões Sul e Sudeste, se encontram num estágio mais avançado de desenvolvimento econômico, apresentando uma razoável concentração demográfica e uma expressiva participação na renda nacional.

A lista de obras rodoviárias que o Governo Federal e os Governos Estaduais realizaram nestas regiões seguia as ordens determinadas pelos planos diretores que tinham como objetivo fixar as prioridades para os melhoramentos da rede viária, envolvendo construção, pavimentação de novas estradas, aumento de capacidade das existentes, duplicação de pistas e novas faixas de rolamento, visando desta forma a harmonia com as outras modalidades de transporte e com o desenvolvimento de outras atividades econômicas.

Por outro lado, vários destes empreendimentos rodoviários inseriam-se nos projetos dos Corredores de Exportação, destinados a minimizar os fretes internos dos produtos brasileiros com o objetivo de melhorar as suas condições de oferta do mercado internacional.

O principal objetivo dos investimentos na região resumia-se em minimizar o custo total dos transportes.

Conforme Resende (1973, p. 47), “[...] os investimentos realizados nas regiões Sudeste e Sul são financiados pela contribuição dos usuários. No caso da região Sul, os investimentos federais são ligeiramente superiores as contribuições, enquanto a região Sudeste está recebendo bem menos do que a sua contribuição”.

Mencionam-se apenas os números de arrecadação federal e aplicações rodoviárias referentes à região Sul, esse é o objetivo e será o *corpus* utilizado para o presente estudo.

Resende (1973, p.47) verifica que na região Sul:

A arrecadação federal foi de Cr\$ 489 milhões, em 1972, e crescerá para Cr\$ 687 milhões em 1975. Enquanto isso, as aplicações rodoviárias foram de Cr\$ 739 milhões, em 1972, e após crescer para Cr\$ 864 milhões em 1974, voltarão a Cr\$ 731 milhões, em 1975.

Uma vez de posse das informações a respeito dos recursos federais acima mencionados, conclui-se que eram consideráveis os investimentos estaduais em projetos rodoviários na área, como consequência da maior participação dos Governos desses Estados no rateio da contribuição dos usuários.

Resende (1973, p. 48) traça a situação da rede rodoviária federal na região Sul, da seguinte forma:

Na região Sul, em 1965, a rede asfaltada se compunha de 2.608 Km, sendo 2.032 Km federais e 576 Km estaduais. Em 1974, a região contará com 13.800 km asfaltados, sendo 8.100 Km em estradas federais e 5.700 em estradas estaduais, o que corresponderá a um acréscimo de 529% no período.

Como foi exposto, os principais projetos relacionados às regiões citadas, pretendiam interligar os principais pólos econômicos, bem como ligar as áreas de produção aos centros de consumo e aos terminais de exportação.

2.2 — Planos Governamentais e a Economia Brasileira ²

No período de 1956 a 1979, foram elaborados seis planos governamentais que tinham praticamente o mesmo objetivo, o desenvolvimento da economia brasileira. Apesar de algumas metas serem alcançadas nesse período, as maiorias dos planos serviram apenas para uma investigação da situação econômica do país.

Em 1956, foi elaborado o Plano de Metas. O programa visava além da integração vertical na estrutura industrial, o desenvolvimento da infraestrutura em energia e transportes, com o objetivo de apoiar o processo de industrialização. O sucesso do plano deveu-se por elementos autônomos aos processos de desenvolvimento, como a substituição de importação, os investimentos do setor público e os financiamentos externos.

A falta de um sistema financeiro que patrocinasse o desenvolvimento do país fez com que o setor público entrasse em cena a fim de promover o desenvolvimento. O setor público participou na formação de capital e nos incentivos ao setor privado.

No plano, o setor de transportes recebeu atenção especial, ressaltando a necessidade em romper obstáculos que a falta de infra-estrutura no setor causava no processo de integração da estrutura industrial. O setor de transporte recebeu cerca de 30% do investimento total do programa. No transporte rodoviário, houve a necessidade de construção, pavimentação e melhoria da rede.

Grande parte dos objetivos do plano fora concluídos com sucesso, o programa de pavimentação alcançou 6.210 Km, o equivalente a 207% da meta inicial prevista de 3.000 km.

² Seção baseada em Barat (1978)

Tendo por finalidade corrigir as distorções econômicas e sociais resultantes do processo do acelerado esforço de industrialização, elaborou-se em 1963 o Plano Trienal de Desenvolvimento – Social. Dentre os objetivos do plano, destacava-se a recuperação do ritmo de desenvolvimento econômico; a contenção progressiva do processo inflacionário; as correções nas desigualdades de distribuição de renda, tanto sob o aspecto pessoal, quanto regional e amenizar das pressões sobre o balanço de pagamento e reescalonamento do endividamento externo.

Com relação aos investimentos no setor de transporte, o plano previa aumentar a taxa de crescimento do produto e melhorar as condições de vida da população. As obras rodoviárias previstas no plano tinham como objetivo torná-las capazes de atender aos investimentos do país, o plano serviu mais para aumentar o conhecimento de que colocá-los em prática. Mas com a nova mudança política em 1964, esse plano foi substituído pelo Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), esse apresentava os mesmos objetivos do Plano Trienal. No que se refere ao transporte rodoviário, foi atribuído aos usuários um imposto único sobre os combustíveis e lubrificantes, e efetuada a construção de rodovias visando substituir os trechos ferroviários antieconômicos. Este plano visava também controlar o processo inflacionário que beirava a hiperinflação.

Em 1968 cria-se o Plano Estratégico de Desenvolvimento (PED), este elaborado na transição da estagnação da economia e de uma relativa recuperação, teve como objetivo básico, o desenvolvimento econômico visando o fortalecimento e ampliação do mercado, consolidação da infraestrutura e maior oportunidade de emprego.

No setor de transportes os investimentos com relação a infra-estrutura, foram fundamentais para a dinamização do processo de desenvolvimento. Também se verificou que as rodovias foram vistas como atendentes imediatas dos objetivos propostos, tendo recebido maior preocupação e destaque em detrimento a outros meios de transporte.

Formula-se em 1971 o I PND (Plano Nacional de Desenvolvimento), para atuação conjugada de iniciativa privada e do setor público. Os tecnocratas e os administradores públicos formariam um Estado independente,

isento da influência dos interesses do setor privado, alocando recursos de maneira que lhes expandia o poder e a riqueza. Este foi o quadro institucional em que se alicerçou, no período de vigência de Metas e Bases, I PND, o chamado “Milagre Econômico”.

O II PND foi formulado no ano de 1975, que praticamente negligenciou os problemas decorrentes do primeiro choque do petróleo, em 1973. O II PND instituiu na tecla de imputar ao setor público apenas a responsabilidade de promover a infra-estrutura econômica e social, cabendo ao setor primário, via programação indicativa, corresponder à necessidade de produzir os demais bens e serviços finais necessários ao atendimento das necessidades básicas da população. Ao governo foi atribuída exatamente a área de infra-estrutura, onde se opera através de gigantescas concessionárias de serviços públicos, por imperiosas razões de ordem técnica e econômica.

No Brasil o evento marcante do processo de industrialização ocorre em 1950, com a superação da agricultura no contexto total das riquezas produzidas. De 1961 a 1964 o país entra em uma fase crítica (estagnação e recessão). O mercado interno pela má distribuição de renda é comprimido, a inflação dispara. O mercado externo sem espaço, dominado pelas economias mais avançadas, constrange a indústria nacional. A partir de 64 o modelo econômico adotado tem características iguais às sociedades com alto grau de desenvolvimento e padrão de vida elevada, ele beneficia o consumo de bens duráveis sofisticados, favorecendo as empresas que atuam neste setor.

Abrem-se as portas as empresas estrangeiras. Apela-se para o endividamento externo e a dependência tecnológica. A estagnação de 1962 estendeu-se até 1967. O contexto mundial favorece a expansão da economia brasileira.

O crescimento econômico apresentou índices elevados de 67 a 73. A partir de 1973 a crise do petróleo e as altas de preços de matérias-primas essenciais e de produtos industriais que o país importa, agravam a situação, o mercado interno se retrai e satura, a inflação foge ao controle do governo. Os novos padrões de industrialização voltam-se ao setor de produção, favorecendo: a) a indústria básica; b) grande mineração e c) a expansão do setor energético. As empresas brasileiras são levadas a ocupar “espaços

vazios” com estímulos do governo. O governo cria o grande capital baseado em grandes complexos, o complexo financeiro industrial. No período de 1974 a 1978 a inflação se manteve com taxas de cerca de 40% a.a.

O novo governo em 1979 torna o combate à inflação a meta número um, nesse ano atinge 77,2% e, em 1980 110,2%. O modelo depende de desenvolvimento baseado na expansão da grande empresa, no capital externo e na tecnologia importada aprofunda a interdependência da economia brasileira, em favor dos países industrializados. A tônica da política econômica refreia a economia e a atividade industrial, conforme Vieira Filho (1986, p. 24-26).

2.3 — Desenvolvimento Econômico de Santa Catarina ³

Em meados da década de 40, iniciou-se em Santa Catarina a sua diversificação e ampliação, devido à baixa capacidade de acumulação, a desintegração econômica e a falta de contribuição financeira. Até esta época, a indústria catarinense era caracterizada por setores tradicionais como: madeireira, ervateira, carbonífera, de alimentos e têxtil, nesses setores havia ausência de capacidade e desenvolvimento tecnológico. O centro mais dinâmico concentrava-se na cidade de Joinville – que surge antes de 45 – possuindo apenas oficinas mecânicas e funilarias, mas não era capaz de marcar um ritmo acelerado a economia catarinense.

Surgiram nos períodos entre 1945 e 1962 novos setores na economia catarinense como os de pasta mecânica, metal-mecânico, papel, papelão, plástico, materiais elétricos e indústrias ligada ao setor de transporte, o que significou uma verdadeira ampliação e diversificação da base produtiva catarinense.

A partir da 1962, o padrão de crescimento altera-se, com o novo sistema de crédito, com os investimentos em transporte e energia e com a consolidação do setor eletro-metal-mecânico. Seguindo o movimento geral da

³ Seção baseada em Goularti Filho (2002)

industrialização brasileira, Santa Catarina sofreu profundas alterações no período citado anteriormente, quando a economia passou a ser pensada por órgãos governamentais. A primeira experiência em planejamento em Santa Catarina foi o POE (Plano de Obras e Equipamentos, 1956-1960), mas foi somente com o PLAMEG (Plano de Metas do Governo, 1961-1965), que realmente o Estado passou a utilizar instrumentos ativos de políticas econômicas para implantar e ampliar a infra-estrutura social básica e para financiar o capital privado local.

2.4 — Histórico da Construção da BR-101 e a sua Importância ⁴

Em 1937, surge o Plano do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER), no qual havia a idéia de duas rodovias longitudinais, sendo uma pelo interior e outra pelo litoral do país. Com este plano surge o projeto de uma rodovia litorânea, ocorrendo assim a origem da história da BR-101.

No novo plano rodoviário de 1944, a BR-101 foi apresentada como rodovia longitudinal de Santa Catarina, que apresentava uma extensão de 699 Km, e seu traçado passaria por Curitiba, Joinville, Blumenau, Florianópolis, Santo Amaro, Gravatal, Tubarão, Criciúma, Araranguá, Praia Grande e Torres, tendo como objetivo interligar as capitais e servir a região carbonífera.

Foi nos Planos Nacionais de Viação dos anos de 1951 e 1956 que a BR-101, ainda chamada de BR-59, apresentava um traçado entre as cidades de Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre.

Aprovada pela Lei nº 4592 de 29 de dezembro de 1964 surge a BR-101, enquadrada tecnicamente como rodovia longitudinal com extensão de 4.085 Km, tendo seu traçado entre as cidades de: Natal, João Pessoa, Recife, Maceió, Aracajú, Alagoinhas, Itabuna, Vitória, Campos, Niterói, Rio de Janeiro (Santa Cruz), Mangaratiba, Angra dos Reis, Caraguatatuba, Santos, Iguape, Antonina, Joinville, Itajaí, Florianópolis, Tubarão, Osório.

⁴ Seção baseada em Vasques (2002, cap.4)

Em fevereiro de 1967, através do decreto lei nº 142, ocorrem algumas alterações no traçado para 4.114 Km da extensão total da via, que ratificou a necessidade e serviu para a realização da obra.

A BR-101 tem sua importância justificada através dos 465,9 Km que cruzam o Estado de Santa Catarina, fazendo ligação entre os Estados do Paraná e Rio Grande do Sul. Além da ligação entre a cidade de Osório no Rio Grande do Sul a cidade de Touros no Rio Grande do Norte.

A partir da década de 60 diversos segmentos da rodovia tiveram sua implantação iniciada, com base em projetos desenvolvidos pelo próprio DNER, através de seus técnicos em Santa Catarina e no Rio de Janeiro, vindo a se consolidar, de forma progressiva, como a principal via terrestre de interligação regional.

No início dos anos 70 finalmente foram concluídas as obras de construção e pavimentação da BR-101 ao longo de toda a extensão da faixa litorânea de Santa Catarina. Associada a diversos outros fatores, tais como o desenvolvimento acelerado da indústria cerâmica e do turismo, além de propiciar fisicamente a ligação e comunicação permanente entre os municípios e a capital.

Iniciou-se, então, um novo processo de alteração das características físicas e sócio-econômicas as margens das áreas contempladas pela rodovia. Surgiram ao longo da rodovia pontos comerciais, de serviços e indústrias, gerando riquezas e, ao mesmo tempo, ocasionando problemas (atropelamentos, poluição, congestionamentos, etc), uma vez que o objetivo da rodovia era o escoamento das grandes fluxos de transporte, normalmente de cargas, que demandavam, na interligação entre o Rio Grande do Sul e o restante do país.

A partir da década de 70, mais precisamente no ano de 1971, foi concluída a pavimentação e formalizada a entrega ao tráfego nos últimos segmentos da BR-101 em Santa Catarina, ocorrendo um processo de alteração nas características sócio-econômicas da região atingida por seu traçado, desde a divisa com o Paraná até a divisa com o Rio Grande do Sul.

A rodovia BR-101 teve um papel importante para o desenvolvimento do Estado de Santa Catarina, permitindo assim a integração da região da capital com o restante das outras regiões, pois até que a rodovia fosse implantada, a sua capital Florianópolis, permanecia um tanto isolada de comunicação com o restante do Estado por via terrestre.

3 — Desenvolvimento Econômico de Criciúma

Este capítulo será iniciado com um breve histórico do município de Criciúma, conseguinte, terá como principal objetivo salientar o comportamento sócio-econômico, bem como analisar os setores que se destacaram no município nos período de 1960-80.

3.1 — Histórico Geral do Município de Criciúma⁵

Criciúma emerge no cenário sul catarinense como uma cidade pólo de indústria e comércio. A situação geográfica, os modos de vida, a existência do carvão, o trabalho de muitos homens e mulheres criaram e recriaram todos os dias várias identidades para o município.

Muitos lugares deste município mostram as marcas de sua história. História que foi registrada a partir da vinda dos primeiros imigrantes europeus em 1880. Alguns indícios desta imigração encontram-se em memoriais e edifícios que reportam o trabalho agrícola, primeira atividade econômica desenvolvida nesta região, como por exemplo: o memorial a Pedra Mó, localizado no centro da cidade e alguns engenhos de cana de açúcar e farinha de milho e mandioca desativados; reportam a religiosidade dos imigrantes italianos, alemães e poloneses, visíveis na arquitetura dos templos católicos construídos no início do séc. XX, bem como, nas pinturas sacras e imagens de santos.

O comércio foi desenvolvido desde o Século XIX, muitos imigrantes e filhos de imigrantes dedicaram-se para as atividades mercantis. Vinculada ao pequeno comércio e ao cruzamento de várias estradas que alcançam vários pontos do nascente município, bem como, a passagem de tropeiros, surgiu a praça principal da cidade, Praça Nereu Ramos, que recebeu urbanização e ajardinamento na década de 1930.

⁵ Prefeitura Municipal de Criciúma e Fundação Cultural de Criciúma

A partir de 1913, foram desenvolvidas atividades carboníferas, sem dúvidas um grande marco econômico e social da história de Criciúma. Pois, a mineração não só ofertou empregos fixos, como atraiu grande contingente de mão-de-obra, pessoas que vieram do litoral e região próxima a serra, em um momento em que o lugar não dispunha de infra-estrutura para receber tantas pessoas. A população praticamente triplicou entre as décadas de 1940-1950, isso acarretou em um problema social, pois o aglomerado de pessoas, juntamente com a poluição do carvão desembocou em problemas de falta de água potável, saneamento básico, acarretando na proliferação de várias doenças.

Nesta época, a paisagem da cidade evidenciava as vilas operárias mineiras, os campos de futebol, as minas de carvão acompanhadas dos montes de pirita (rejeito do carvão), e os lavadores de carvão; os caminhões e locomotivas transportando o mineral e espalhando o pó pelo ar e pelo solo cricumense.

Na década de 1940 a cidade recebeu a alcunha de Capital Brasileira do Carvão.

A partir desta década, o município passou por um processo de modernização. Depois da estrada de ferro (década de 1920), veio o cinema (década de 1950), o rádio (anos 1950), as primeiras agências de banco (1940), e, assim por diante.

As décadas de 1960 e 1970 foram marcadas por um processo de higienização e de diversificação econômica.

Neste tempo, o cemitério municipal foi transferido do centro (1965) e a estrada de ferro que atravessava a cidade de leste a oeste pelo centro de Criciúma, foi deslocada para a periferia juntamente com as casas empobrecidas que havia juntado aos trilhos (1974). Foram construídos dois novos hospitais, pois, havia apenas o hospital São José (década de 1930), o hospital São João Batista e o hospital psiquiátrico, Casa de Saúde do Rio Maina. Foi também, o período de abertura de avenidas (1974) e grandes estradas (1965), bem como, a realização e urbanização e ajardinamento da Praça do Congresso (dec. 1960). Em termos de educação a cidade implantou e

aprimorou algumas instituições de ensino como a Escola Técnica da Sociedade de Assistência aos Trabalhadores do Carvão (SATC), alguns colégios particulares e a implantação da Fundação de Criciúma (FUCRI, 1968) atualmente Universidade do Extremo Sul (UNESC).

As indústrias: cerâmica, vestuário, alimentícia, calçado, construção civil começaram a consolidarem-se no cenário que até então era reconhecida pela extração do carvão, envolvendo outras categorias de trabalhadores.

Desta forma, no emaranhado de muitas relações a cidade se apresenta para os transeuntes, as suas identidades, a sua história e o seu jeito de viver.

3.2 — Principais Setores Econômicos de Criciúma

Serão analisados os setores que tiveram maior importância no município de Criciúma, tais como: carbonífero, revestimentos cerâmicos, eletro-metal-mecânico, têxtil e vestuário e de calçados.

3.2.1 — Setor Carbonífero

O setor carbonífero no sul catarinense, mais propriamente no município de Criciúma, possuiu a maior reserva e produção do carvão-de-pedra em seu sub-solo, com a sua exploração, ofertou não só empregos fixos, mas também um grande contingente de mão-de-obra, atraindo pessoas de outras regiões, entre as décadas de 40-50, praticamente triplicou a sua população. Este setor não deixou dúvidas quanto à importância para a economia local.

Por estas razões que na década de 1940 a cidade recebeu a alcunha de Capital do Carvão.

Posteriormente, o setor seguiu um caminho lento e contínuo até o ano de 1973. Com a crise do petróleo, entrou em cena o último e, maior, *boom* do carvão.

Segundo Goularti Filho (2002, p. 247) “Em 1973, a produção do carvão ROM foi de 4,3 milhões de toneladas, em 1978 já era de 13,8

milhões e a produção do carvão metalúrgico passou de 787 mil/t para 1.130 mil/t, respectivamente”.

O setor carbonífero cedeu espaço para a indústria de revestimentos cerâmicos, de plásticos e descartáveis, do vestuário, de calçados e metal-mecânica. Até meados dos anos 70, o maior indutor da renda regional era o carvão, que em seguida passou a dividir espaço com a indústria de azulejos e do vestuário.

3.2.2 — Setor Revestimentos Cerâmicos

Após uma relativa estagnação no setor, durante algumas décadas, período em que a extração de carvão representava a única fonte expressiva de riquezas para o município, percebeu-se em meados da década de 70, nos meios empresariais de Criciúma, uma nova mentalidade industrial, que se materializou dia a dia, em apreciável número de novos estabelecimentos fabris, de pequeno, médio e até grande porte. Um exemplo marcante foi o das indústrias cerâmicas, implantadas, ampliadas ou modernizadas em torno da década de 1970, dando grande impulso ao sub setor e projetando a imagem do município em todo o país, pela excelência de seus produtos.

Segundo Goularti Filho (2002, p. 236), no que se refere a revestimentos cerâmicos, relata:

Os anos de 70 foram marcados pela rápida expansão da produção nas três maiores cerâmicas sul-catarinenses – Eliane, Cesaca e Cecrisa – e pelo aparecimento de novas unidades. Desde os anos 40, Criciúma era conhecida como a capital nacional do carvão. A partir de 1974, a cidade passa a ser também conhecida como a capital do azulejo. Ainda nos anos 60, foram fundadas a Cecrisa (Cerâmica Criciúma S.A., 1966 e a Incocesa (Indústria e Comércio de Cerâmica S. A., 1969), e ambas entram em operação na década seguinte.

Segundo o mesmo autor, citando em suplemento especial, publicado pela revista *Manchete* em 1975, sobre a economia de Criciúma, afirmava que a indústria cerâmica vinha “trabalhando silenciosamente” ao lado da indústria carbonífera:

Criciúma notabilizou-se nacionalmente como a capital do carvão, pelas exuberantes jazidas que possui, principalmente agora quando a crise do petróleo traz conseqüências graves para a economia. Mas, além do carvão, a grande impulsionadora econômica da cidade e da região, como que trabalhando silenciosamente, é a indústria do azulejo. Essa sua importância fará com que a cidade carvoeira, em pouco tempo, segundo as previsões, seja transformada em importante pólo de investimentos em Santa Catarina (Manchete, 1975)

As tais previsões se confirmaram nos seguintes anos, com a abertura de novas unidades fabris para suprir a expansão acelerada da construção civil, financiada pelo BNH. Na primeira metade da década de 1970, surgiram mais cerâmicas como a Cerâmica Napolini (atual Moliza), a Inpisa (Indústria de Piso S.A.), dentre outras, foi a partir de 73 que Criciúma passou também a ser conhecida como a “Cidade dos Azulejos”. Na segunda metade da década foram fundadas mais outras cerâmicas como a Cemaco (Cerâmica de Material de Construção, atual Vectra), a Recel (Revestimento Cerâmico Ltda, atual Cooperceram), dentre outras. Foi no final da década de 70, que o sul catarinense já se constituía como um verdadeiro pólo nacional da cerâmica, formado pelos municípios de Criciúma, Içara, Morro da Fumaça, Urussanga e Tubarão. Mais fora deste pólo, surgiram apenas a Cerâmica Portobello, em Tijucas, e a Celma Indústria de Pisos Refratários (Atual Casagrande), em Mafra.

A expansão do setor cerâmico só foi possível devido ao crescimento acelerado da construção civil nos anos 70: de 1967 a 1973 o setor cresceu 10,9% de 1973 a 1976 este índice foi de 12,1% e de 1976 a 1980, 6,2% (Serra, 1984, p.58). As raízes desse crescimento estão nas reformas implantadas durante a realização do PAEG (Plano de Ação Econômica do Governo), este tinha como principal objetivo a eliminação dos gargalos econômicos que emperravam a retomada do crescimento.

De acordo com Goularti Filho (2002, p. 242):

A diversificação da produção industrial na região sul de Santa Catarina, liderada pelo setor cerâmico, engendrada tardiamente nas décadas de 70 e aprofundada nos anos 80, constituiu-se num grande indutor da renda, além do carvão, o que evitou um abalo maior na economia regional, com a queda brusca do setor carbonífero, iniciada no último lustro da década de 80. A partir do momento em que a indústria cerâmica sul-catarinense se engajou no mercado nacional, houve um processo concomitante em que as articulações internas foram capazes de conquistar novos mercados, trazendo ao Estado uma dinâmica considerável a partir das estratégias competitivas das grandes empresas. Essa competitividade do setor garantiu uma conquista segura do mercado externo, para o qual 25% da produção foi exportada. Expor-se no mercado internacional incondicionalmente exige preço competitivo e qualidade, que foram conquistados paulatinamente com as constantes inovações tecnológicas forjadas pelas cerâmicas sul-catarinenses.

3.2.3 — Setor Elétro-metal-mecânico

Em Santa Catarina, os municípios de Joinville e Jaraguá do Sul, formam o maior pólo eletro-metal-mecânico. Num segundo plano vem o eixo Timbó-Brusque, a região de Criciúma e Joaçaba.

No final dos anos de 60, analisando especificamente a indústria metal-mecânica na região de Criciúma, no período que ocorreu um rápido processo de mecanização das minas, havia quatro empresas na região que fabricavam máquinas de mineração: a Construtora de Máquinas de Mineração Ltda (CMM), que elaborava projetos, montava equipamentos e fazia execução da parte mecânica; a Sidesa, que produzia hidrociclones e fundia inoxidáveis; a Adelfo Garbelotto, que produzia britadores; e a Fundação Zacar, que fazia execução mecânica.

Segundo Goularti Filho (2002, p. 279):

Nos anos 70, começaram a surgir novas unidades na indústria metal-mecânica na região para atender a indústria cerâmica. A primeira que nasceu voltada exclusivamente para a produção de máquinas e equipamentos foi a Industrial Conventos, em 1972, fundada a partir da iniciativa do grupo Freitas para atender principalmente as demandas da Cecrisa. Ainda na década de 70 surge a Mecânica e Metalúrgica Nilano, fundada em 1974, que atendia o setor carbonífero. Em 1975, (como um deslocamento da Brandão Construção Civil, fundada em 1961), foi fundada a Brametal. Em 1976, foi criada a Metalúrgica Pierini (Mepil), que também atendia o setor carbonífero e em seguida Spirelle em Nova Veneza, surgiu a Metalúrgica Madejac, que produzia peças de ferro cinzento.

O setor metal-mecânico da região de Criciúma e Vale do Araranguá, comparados ao âmbito estadual, ocupa o terceiro lugar, perdendo apenas para os eixos Joinville-Jaraguá e Timbó-Brusque.

3.2.4 — Setor Têxtil e vestuário ⁶

A indústria do vestuário está concentrada no litoral norte do Estado, basicamente nas cidades de Joinville e Jaraguá do Sul e no Vale do Itajaí, Grande Florianópolis e no sul do Estado. Já a indústria têxtil está concentrada apenas em Joinville, Jaraguá do Sul e no Vale do Itajaí, nas cidades de Blumenau e Brusque.

O setor têxtil e vestuário são muito sensíveis em relação a qualquer variação de renda urbana, bastando ocorrer um pequeno aquecimento para rapidamente refletir num aumento da demanda, ou acontecer o inverso.

No início dos anos 70, a indústria do vestuário começou a espalhar-se para outras regiões do Estado. Na cidade de Criciúma, destaca-se a confecção de *jeans* e em Florianópolis de malha e tecidos em geral.

No que se refere a explicação do crescimento da produção do setor nos anos 70, Goularti Filho (2002, p. 283) comprova, que a mesma deve ser buscada no “milagre econômico” e na expansão promovida pelo II PND. Na recessão 81-83, o setor também foi duramente castigado, voltando a se recuperar nos anos seguintes, mantendo um nível elevado de produção até o final de 1989, porém num ritmo inferior ao período passado.

⁶ Seção baseada em Goularti Filho (2002) e Longhi (cap.2 p. 38)

A indústria do vestuário no sul do Estado inicialmente na cidade de Criciúma e, em seguida, disseminou-se para toda a região carbonífera.

3.2.5 — Setor de Calçados

Destacam-se duas regiões produtoras de calçados em Santa Catarina: o Sul do Estado, centrado em Criciúma e no Vale do Araranguá e a cidade de São João Batista.

Conforme Goularti Filho (2002, p. 293):

Motivado pelas políticas governamentais do final dos anos 60 e início dos 70, que pretendia substituir a pauta de exportações de produtos primários por manufaturados (mesmo que fosse com baixa incorporação tecnológica), foram concedidos aos exportadores e aos pretensos exportadores uma série de isenções fiscais e linhas de crédito. No caso dos calçados, na década de 70 as exportações nacionais aumentaram em 1.126%, saltando de 30 milhões de dólares em 1971 para 368 milhões em 1979. Este crescimento brutal das exportações deve ser relativizado, pois até o final dos anos 60 o país praticamente não exportava calçado. Nos anos 80, o ritmo de expansão se normalizou, mantendo-se em crescimento constante.

Logo, entre as diversificações microrregionais em Santa Catarina, nenhuma se iguala à engendrada na região de Criciúma, nos anos 70 e 80. O setor carbonífero cedeu espaço para a indústria de revestimento cerâmicos, de plásticos e descartáveis, do vestuário, de calçados e metal-mecânica. Até meados dos anos 70, o maior indutor da renda regional era o carvão, que em seguida passou a dividir espaço com a indústria de azulejo e do vestuário. Nos anos 80, a indústria cerâmica já estava consolidada e com uma forte integração produtiva nacional. O mesmo ocorreu com vestuário, plásticos e calçados. Os quatro setores dinamizaram toda a região e colocaram o setor carbonífero em quarto lugar na geração de empregos.

4. Crescimento Econômico do Município de Criciúma

Será efetuada neste capítulo, uma análise dos dados censitários referentes aos dados demográficos e os setores: industriais, comerciais e de serviços do município de Criciúma, bem como sua comparação em relação ao Brasil e Santa Catarina, sendo analisado uma década anterior à construção da BR-101 na década de 70 e uma década posterior, realizando assim um estudo em torno de vinte anos referente a sua construção.

4.1 — Evolução demográfica

O Recenseamento Geral dos anos de 1960, 1970 e 1980 abrangeu o censo demográfico, que compreendeu a investigação das características das pessoas, das famílias e dos domicílios.

No Censo Demográfico de 1960, 1970 e 1980, coletaram-se informações sobre as pessoas presentes —moradoras ou não no domicílio — e sobre os moradores ausentes dos seus domicílios na data do Censo. Resulta deste procedimento a classificação da população total em: população residente ou população de direito, constituída pelas pessoas moradoras no domicílio, mesmo que ausentes na data do Censo; e população presente pó população de fato, formada pelas pessoas presentes no domicílio. Também foram incluídos na população residente os membros de representação diplomática ou militar que se encontravam em missão em país estrangeiro e suas famílias.

Segundo a localização do domicílio a população é classificada como áreas urbanas e rurais. Na situação urbana consideram-se as pessoas e os domicílios recenseados nas cidades, vilas e áreas urbanas isoladas e, a situação rural abrange a população e os domicílios recenseados fora dos limites das áreas, inclusive nos aglomerados rurais (povoados, arraiais, entre outros).

Tabela 4a: Distribuição da População Nacional, Estadual e Municipal.

Região	Categoria	1960	%	1970	%	1980	%
Brasil	Total	69.243.201	100	93.139.037	100	117.960.301	100
	Urbana	30.607.276	44	52.084.984	56	79.972.931	68
	Rural	38.635.925	56	41.054.053	44	37.987.370	32
Santa Catarina	Total	2.129.252	100	2.901.734	100	3.627.933	100
	Urbana	668.358	31	1.246.043	43	2.154.238	59
	Rural	1.440.894	68	1.655.691	57	1.473.695	41
Criciúma	Total	61.975	100	81.452	100	110.604	100
	Urbana	27.905	45	55.317	68	96.332	87
	Rural	34.070	55	26.135	32	14.272	13

Fonte: Censo Demográfico – IBGE – 1960 – 1970 – 1980

Relativo a tabela 4a, verifica-se a população total de Criciúma, Santa Catarina e do Brasil estando fixadas as populações: urbana e rural.

Criciúma apresentou no período de 60 a 70 com 98,23% de evolução na área urbana e um decréscimo de -23,29% na área rural. No período seguinte de 70 a 80 a população urbana apresentou evolução menor que o primeiro período, ficando com 74,15% de crescimento populacional. Ao notarmos que neste último período a população rural de Criciúma obteve novamente um decréscimo de - 45,39%, ressaltando que o mesmo ocorreu em Santa Catarina e no Brasil.

Santa Catarina por sua vez apresentou 81,02% de crescimento populacional urbano no período entre 60 e 70 e 14,91% na população rural. No segundo momento de 70 a 80, embora o crescimento urbano tenha ficado um pouco abaixo do apresentado no período anterior, o resultado de 72,89% ainda é bastante expressivo, enquanto a população rural sofreu uma retração de - 10,99%.

No Brasil o movimento que se observa entre o período de 60 a 70, é um crescimento de 70,17% da população urbana e 6,26% da população rural. No período seguinte de 70 a 80, o crescimento ficou em 53,54% da população urbana e declínio de - 7,47% da população rural.

Na tabela 4a, para melhor compreender a evolução populacional em especial do Município de Criciúma será levado em conta a ocorrência de fluxos populacionais básicos:

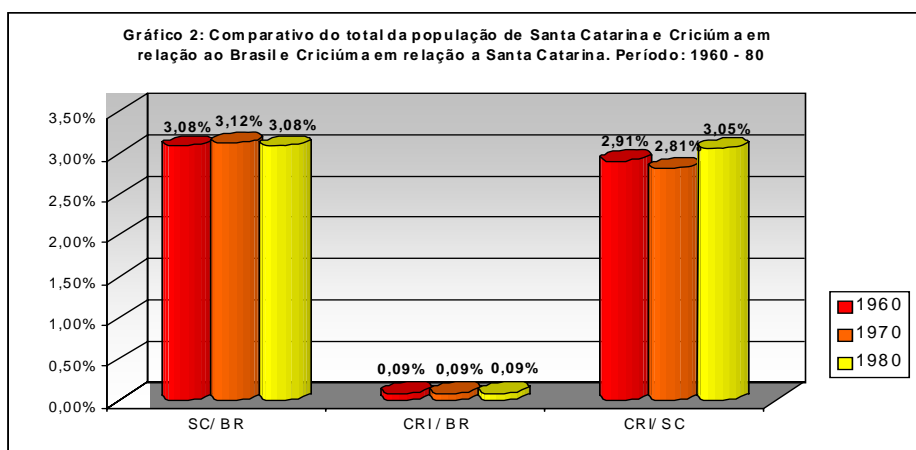
- A partir de 1960 Criciúma ainda era um Município um tanto rural, pois detinha maior parte da população nesta área com

54,97%, já na área urbana era de 45,03%. Em 1970 já era um município urbano, pois 67,91% da população total residia na cidade e 32,09% no campo. Essa concentração foi originada, principalmente pela exploração do carvão após a década de 40. Nos anos de 1970, a política macroeconômica implantada a nível nacional, incentivou a criação de uma base industrial forte, modernizando o parque fabril, entre outras ações. Na agricultura, as formas tradicionais de produção foram desestimuladas, tornando-se pouco competitivas, e dando, lugar a uma agricultura direcionada ao mercado, com índices de mecanização maiores. Assim em 1980 a população rural de Criciúma decaiu para 12,9% e área urbana crescia para 87,1%, com esta evolução, verifica-se um deslocamento da população rural para a zona urbana.

- Transferência da população dos municípios eminentemente agrícolas para os pólos industriais. Nesse sentido, Criciúma atraiu emigrantes dos municípios vizinhos e, também de outras regiões de Santa Catarina e de outros Estados. O crescimento econômico do Município demandou grande contingente de trabalhadores, sendo que a população local não era suficiente para suprir essa necessidade. Como exemplo, temos que entre 1970 e 1980, os quatro gêneros mais fortes da indústria local (extração de minerais, cerâmica, alimentos e vestuário / calçados), foram responsáveis pela criação de novos empregos.

Portanto, o cenário apresenta-se da seguinte forma: Criciúma destacou-se com relação ao Brasil e a Santa Catarina no que se refere à população urbana, nas duas décadas. A população rural de Santa Catarina (14,91%) tem uma movimentação expressiva, pois num primeiro momento de 60 a 70, ela cresce percentualmente mais do que o dobro com relação à população rural do Brasil (6,26%), mas Criciúma sofre uma retração (-23,29%), enquanto no segundo período de 70 a 80 ocorre um decréscimo ainda maior sofrido pela população rural de Criciúma (45,39%), sendo maior do que o apresentado por e Santa Catarina (-10,99%) e pelo Brasil (-7,47%).

De forma objetiva, o gráfico 2 demonstra o percentual de participação do total da população de Santa Catarina e de Criciúma em relação ao Brasil, e Criciúma em relação à Santa Catarina. Podemos observar ainda, que a cidade de Criciúma em relação à população total, permanece constante nas duas décadas quando comparadas ao Brasil e, sofre um declínio na primeira década e uma elevação na segunda década em relação à Santa Catarina.



Fonte: Cálculos baseados na tabela 4a (porcentagem|)

Foi classificada a população de 10 anos ou mais, quanto à condição de atividade, em população economicamente ativa e população não economicamente ativa.

A População Economicamente Ativa (PEA), compreende as pessoas que, durante todos os 12 meses anteriores à data do Censo ou parte deles, exerceram trabalho remunerado, em dinheiro e/ou produtos ou mercadorias, inclusive as licenciadas, com remuneração, por doença, com bolsas de estudo, entre outros, e as sem remuneração que trabalharam habitualmente 15 horas ou mais por semana numa atividade econômica, ajudando à pessoa com quem residiam ou à instituição de caridade, beneficente ou de cooperativismo ou, ainda, como aprendizes, estagiárias, entre outros. Também foram consideradas nesta condição as pessoas de 10 anos ou mais que não trabalharam nos doze meses anteriores à data do Censo, mas que nos últimos dois meses tomaram alguma providência para encontrar trabalho.

Referente a População Não Economicamente Ativa foram incluídas as pessoas que, durante os 12 meses anteriores à data do Censo, somente tiveram

uma ou mais das seguintes situações: exerciam afazeres domésticos no próprio lar; estudavam; viviam de rendimentos de aposentadoria ou de aplicação de capital; estavam detidas cumprindo sentença; doentes ou inválidas sem serem licenciadas do trabalho; não desejam trabalhar ou, desejando, deixaram de procurar trabalho porque não encontravam.

A tabela 4b apresenta os dados referentes ao período de 1960 – 80, da população economicamente ativa e a população não economicamente ativa do Brasil, Santa Catarina e Criciúma.

Tabela 4b: Dados Demográficos – População Economicamente Ativa e Não Economicamente Ativa do Brasil, Santa Catarina.

Região	População	1960	1970	1980
Brasil	Pop. Economicamente Ativa	22.750.028	29.557.224	43.235.712
	Pop. Não Economicamente Ativa	47.429.679	63.577.622	44.575.484
SC	Pop. Economicamente Ativa	641.195	882.229	1.356.186
	Pop. Não Economicamente Ativa	1.487.470	2.019.431	1.363.374
Criciúma	Pop. Economicamente Ativa	13.474	18.400	40.436
	Pop. Não Economicamente Ativa	48.501	63.052	44.005

Fonte: Censo Demográfico – IBGE – 1960 – 1970 – 1980

Relativo a tabela 4b, é analisada a população economicamente ativa e da população não economicamente ativa do Brasil, Santa Catarina e Criciúma, no período de 1960 – 80.

Criciúma no primeiro período de 60 a 70 apresenta uma evolução de 36,56% da População Economicamente Ativa (PEA), que está quase no mesmo nível de elevação da PEA de Santa Catarina 37,59% e acima da PEA do Brasil 29,92%. E a População Não Economicamente Ativa de Criciúma 30%, evoluiu no mesmo período, só que um pouco menos que Santa Catarina 35,76% e Brasil 34,05%, ficando menor do que o crescimento da PEA. Num segundo momento de 70 a 80, houve uma explosão de 119,76% no desenvolvimento da PEA de Criciúma, ficando acima de Santa Catarina 53,72% e muito acima do resultado da PEA do Brasil 46,28%, em contra partida no mesmo período a população não economicamente ativa de Criciúma sofre um decréscimo de – 30,21%.

A PEA de Santa Catarina 37,59% tem uma evolução muito próxima de sua própria população não ativa 35,76%, no decorrer do período de 60 a 70, no entanto a PEA está acima da evolução do número do Brasil 29,92% neste período. No segundo momento de 70 a 80, a PEA de Santa Catarina 53,72%, fica acima do crescimento do Brasil 46,28%, mas abaixo da evolução de Criciúma 119,76%. No entanto a sua população não economicamente ativa sofre forte decréscimo de - 32,49%, sendo inclusive maior do que os sofridos em Criciúma - 30,21% e Brasil - 29,89%.

No Brasil, a PEA praticamente dobra no segundo período de 70 a 80, com o índice de 46,28% contra 29,92% do primeiro período de 60 a 70. Enquanto isso no primeiro período observa-se que a população não economicamente ativa tem um acréscimo maior do que a PEA, de 34,05% contra 29,92%. No entanto, sofre forte decréscimo de - 29,89% no segundo período de 70 a 80 em relação à população não economicamente ativa.

4.2 — Análise do Setor Industrial

O Recenseamento Geral dos anos de 1960, 1970 e 1980 abrangeu o censo industrial.

O estabelecimento sobre a classificação industrial é feito em função do produto principal, no caso de a Unidade de Produção produzir mais de um produto. Assim, o produto ou conjunto de produtos da mesma classificação que contribuir com maior parcela para o valor da produção do estabelecimento define o gênero de indústria em que será classificado.

Compreende-se o pessoal ocupado o total de pessoas em atividade, homens e mulheres que exercitam efetivamente ocupação com ou sem vínculo empregatício no estabelecimento.

Compreende o valor da produção total do estabelecimento correspondendo ao valor da venda dos produtos fabricados, excluindo os impostos, bem como as receitas de serviços de natureza industrial ou de acabamento, prestados a terceiros ou para outros estabelecimentos da mesma empresa, discriminando-se os itens de: valor dos produtos fabricados; receita

de serviços industriais prestados a terceiros; receita de serviços industriais prestados a estabelecimentos da mesma empresa.

O valor da transformação industrial foi calculado subtraindo-se do valor da produção as importâncias despendidas com o emprego de matérias-primas e componentes, material de embalagem e acondicionamento, combustíveis e lubrificantes, energia elétrica consumida e com o pagamento dos serviços contratados. Representa desta forma o valor que o trabalho industrial executado no estabelecimento acresce ao valor das matérias-primas, componentes e materiais consumidos na produção.

As tabelas 5, 6 e 7 apresentam os dados referidos ao período de 1960 – 80, de estabelecimento, pessoal ocupado, valor da produção e valor da transformação industrial no Brasil, Santa Catarina e Criciúma (esta não possui dados na década de 60 nas categorias: pessoal ocupado, valor da produção e valor da transformação industrial), com seus gêneros mais importantes.

Tabela 5: Setor Industrial do Brasil

Categoria		1960	1970	1980
Nº de Estabelecimentos	Total	110.771	164.793	214.158
	Extração de Minerais	2.178	3.906	4.541
	Madeira	11.196	14.812	21.018
	Metalúrgica	4.850	9.681	14.407
	Mobiliário	8.160	13.127	12.667
	Produtos Alimentares	33.534	46.815	49.366
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	18.146	25.367	43.170
	Vestuário, calçado e artefatos de tecidos	7.639	8.613	15.338
Pessoal Ocupado	Total	1.799.376	2.699.969	5.004.522
	Extração de Minerais	45.714	65.339	86.313
	Madeira	87.822	135.979	263.004
	Metalúrgica	174.279	266.928	531.729
	Mobiliário	63.471	105.322	174.685
	Produtos Alimentares	266.103	372.401	622.062
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	163.680	236.506	437.405
	Vestuário, calçado e artefatos de tecidos	97.999	164.512	459.869
Valor da Produção (VP)*	Total	1.194.784.551	118.427.561	9.738.340.472
	Extração de Minerais	14.478.349	1.912.018	136.391.561
	Madeira	31.203.377	2.662.381	194.761.943
	Metalúrgica	124.251.558	14.528.696	1.317.925.867
	Mobiliário	21.713.718	2.078.768	141.348.496
	Produtos Alimentares	284.987.045	23.542.676	1.332.500.457
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	53.383.277	4.853.764	403.069.791
	Vestuário, calçado e artefatos de tecidos	40.272.205	3.933.949	396.935.929
Valor da Transformação Industrial (VTI)*	Total	553.918.842	54.837.311	4.017.104.045
	Extração de Minerais	12.309.669	1.559.990	87.304.740
	Madeira	17.481.258	1.343.221	105.714.885
	Metalúrgica	63.747.452	6.158.995	452.469.007
	Mobiliário	11.877.940	1.116.058	70.199.860
	Produtos Alimentares	88.986.724	7.178.391	394.759.091
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	35.509.439	3.134.408	228.554.620
	Vestuário, calçado e artefatos de tecidos	19.270.772	1.782.971	190.254.982

Fonte: Censo Industrial do Brasil – IBGE – 1960 – 1970 1980 (*apud* Vasques, 2002, 9.53).

Nota: * VP e VTI em CR\$ 1.000 (mil cruzeiro).

Valor total de todos os estabelecimentos.

- Dados inexistentes.

Tabela 6: Setor Industrial de Santa Catarina

Categoria		1960	1970	1980
Nº de Estabelecimentos	Total	5.914	8.895	11.371
	Extração de Minerais	46	114	196
	Madeira	2.167	2.893	3.158
	Metalurgia	150	261	629
	Mobiliário	455	812	946
	Produtos Alimentares	1.244	1.905	2.003
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	781	1.003	1.596
	Vestuário, calçado e artefatos de tecidos	112	232	545
Pessoal Ocupado	Total	69.682	120.045	276.813
	Extração de Minerais	7.378	6.770	9.962
	Madeira	16.705	28.554	52.746
	Metalúrgica	3.214	5.243	16.507
	Mobiliário	3.510	6.317	14.901
	Produtos Alimentares	7.961	12.703	27.323
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	5.180	9.853	27.862
	Vestuário, calçado e artefatos de tecidos	1.214	2.733	28.949
Valor da Produção (VP)*	Total	26.334.875	2.947.305	381.256.265
	Extração de Minerais	2.657.697	111.654	7.411.191
	Madeira	4.926.448	520.744	33.566.292
	Mobiliário	566.954	75.972	10.810.055
	Metalúrgica	1.125.652	143.899	23.025.606
	Produtos Alimentares	6.928.954	646.931	72.812.931
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	850.472	106.700	20.290.648
	Vestuário, calçado e artefatos de tecidos	317.937	37.163	34.335.299
Valor da Transformação Industrial (VTI) *	Total	13.033.605	1.456.690	168.628.106
	Extração de Minerais	1.189.782	87.859	6.112.748
	Madeira	3.032.958	267.394	19.470.035
	Metalúrgica	693.223	69.051	10.410.981
	Mobiliário	358.015	40.872	5.991.059
	Produtos Alimentares	2.215.209	207.759	20.385.855
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	615.471	70.122	12.962.937
	Vestuário, calçado e artefatos de tecidos	172.669	16.822	20.104.292

Fonte: Censo Industrial de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 - 1980

Nota: * VP e VTI em CR\$ 1.000 (mil cruzeiro).

Valor total de todos os estabelecimentos.

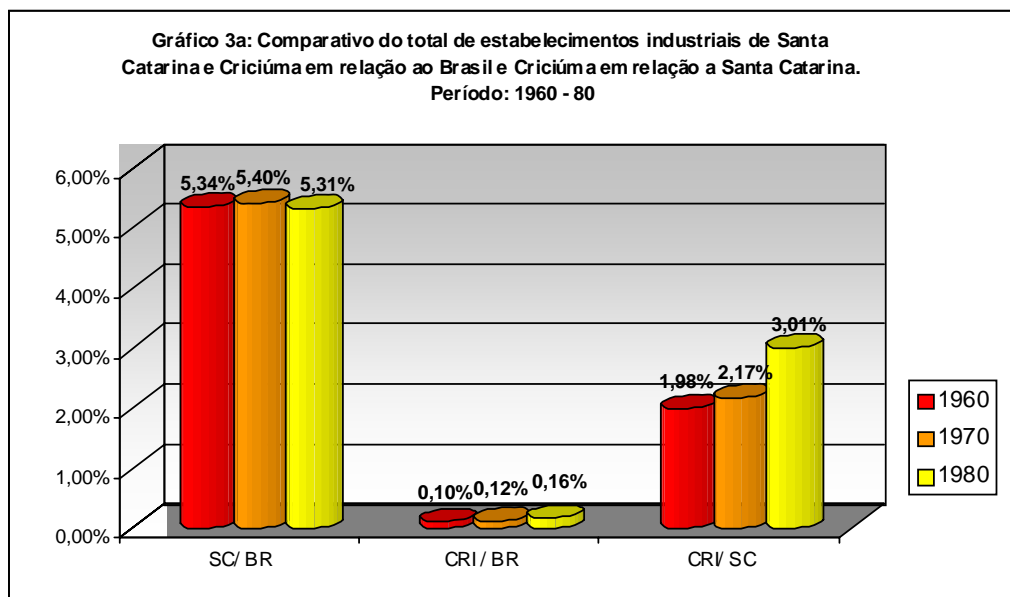
- Dados inexistentes.

Tabela 7: Setor Industrial de Criciúma

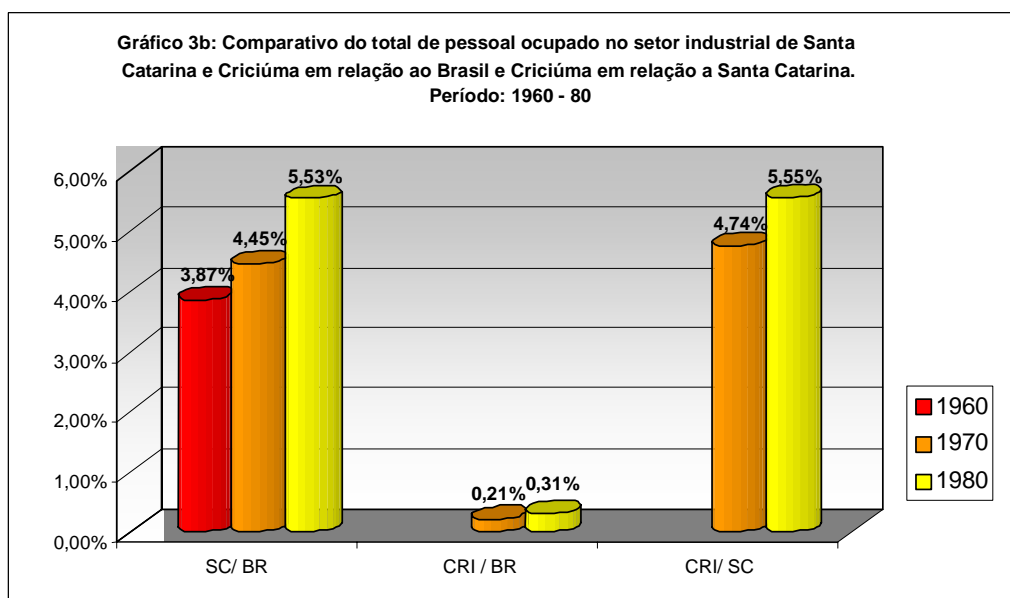
Categoria		1960	1970	1980
Nº de Estabelecimentos	Total	117	193	342
	Extração de Minerais	14	11	15
	Madeira	20	22	45
	Metalúrgica	3	10	22
	Mobiliário	7	18	20
	Produtos Alimentares	29	34	36
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	24	27	64
	Vestuário, calçado e artefatos de tecidos	2	16	44
Pessoal Ocupado	Total	4.543	5.685	15.374
	Extração de Minerais	X	3.488	4.399
	Madeira	X	85	398
	Metalúrgica	X	56	880
	Mobiliário	X	86	63
	Produtos Alimentares	X	336	1.008
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	X	829	3.341
	Vestuário, calçado e artefatos de tecidos	X	203	1.623
Valor da Produção (VP)*	Total	979.487	98.282	16.479.466
	Extração de Minerais	X	57.469	3.529.892
	Madeira	X	1.123	174.406
	Metalúrgica	X	902	45.403
	Mobiliário	X	929	19.884
	Produtos Alimentares	X	11.193	1.579.022
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	X	10.451	4.623.864
	Vestuário, calçado e artefatos de tecidos	X	4.940	628.579
Valor da Transformação Industrial (VTI)*	Total	763.063	63.096	9.225.961
	Extração de Minerais	X	44.154	2.997.109
	Madeira	X	532	99.601
	Metalúrgica	X	388	292.733
	Mobiliário	X	463	11.106
	Produtos Alimentares	X	3.289	286.832
	Transformação de produtos de minerais não metálicos	X	6.295	3.037.227
	Vestuário, calçado e artefatos de tecidos	X	1.955	325.315

Fonte: Censo Industrial do Brasil – IBGE – 1960 – 1970 – 1980
Censo Industrial de Santa Catarina - IBGE – 1960 – 1970 – 1980

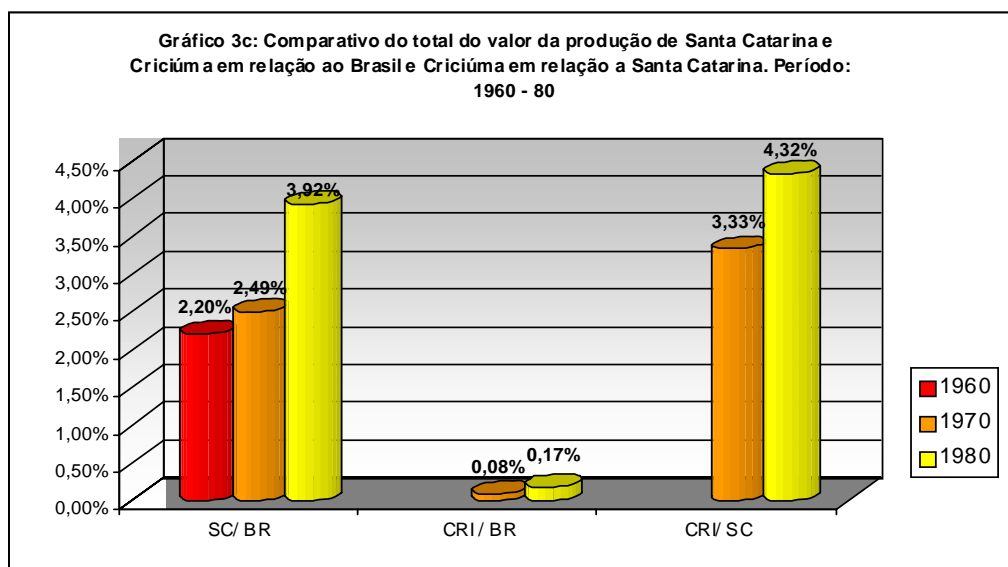
Conforme dados obtidos das tabelas 5, 6 e 7 e os gráficos 3a, 3b, 3c e 3d, nos mostram um comparativo da participação do total de estabelecimentos, do pessoal ocupado, do valor da produção e ainda do valor da transformação industrial de Santa Catarina e de Criciúma em relação ao Brasil e Criciúma em relação à Santa Catarina no período de 1960 – 80.



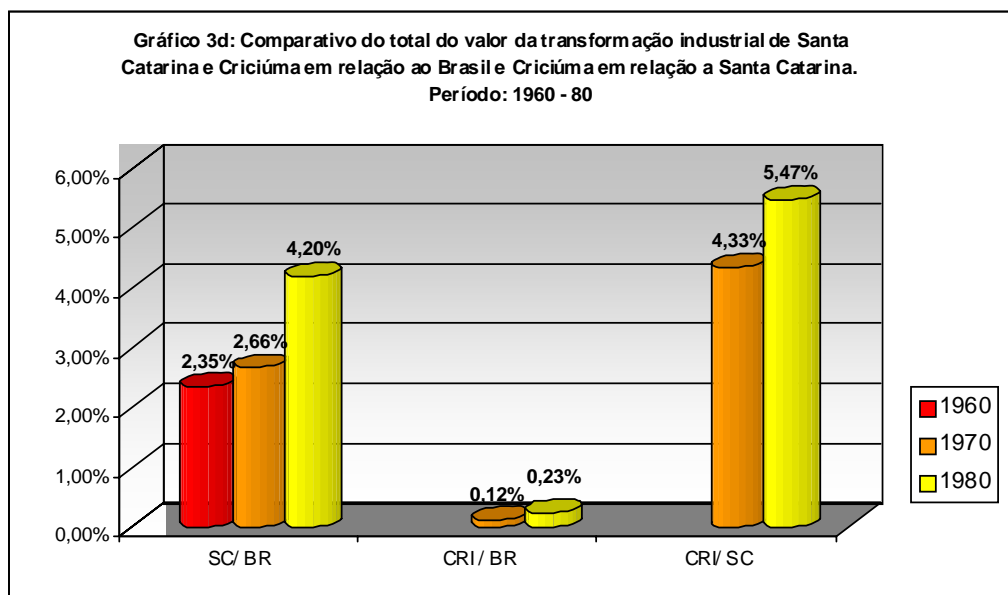
Fonte: Censo Industrial do Brasil – IBGE – 1960 – 1970 – 1980
Censo Industrial de Santa Catarina - IBGE – 1960 – 1970 – 1980



Fonte: Censo Industrial do Brasil – IBGE – 1960 – 1970 - 1980
Censo Industrial de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 – 1980



Fonte: Censo Industrial do Brasil – IBGE – 1960 – 1970 - 1980
Censo Industrial de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 – 1980



Fonte: Censo Industrial do Brasil – IBGE – 1960 – 1970 - 1980
Censo Industrial de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 – 1980

Primeiramente, observamos através do gráfico 3a, que a participação do número de estabelecimentos industriais de Santa Catarina em relação ao Brasil é de 5,34% em 1960, seguido de 5,40% em 1970 e apresenta um decréscimo na participação em 1980 com 5,31%, mas nas demais comparações houve crescimento, como se pode analisar nesse gráfico.

Analisando o gráfico 3b, verifica-se o crescimento no número de pessoal ocupado no primeiro período de 1960, onde Santa Catarina apresenta 3,87%, seguido de um acréscimo em 1970 de 4,45% e, no último período 1980

uma nova evolução, apresentando 5,53% em relação ao Brasil, analisamos também que Criciúma em relação ao Brasil e a Santa Catarina, ocorreu no segundo período 1970, uma queda de 0,21% e 4,74%, respectivamente, tendo uma recuperação no período seguinte 1980.

O gráfico 3c apresenta o item valor da produção e o gráfico 3d o valor da transformação industrial, ambos com dados de Santa Catarina em relação ao Brasil, e mostram a evolução da participação do Estado nos três períodos com valores percentuais aproximados.

Criciúma tem seus números analisados a partir de 1970, por falta de dados do período anterior, o percentual de estabelecimentos é o único dado disponível para as duas décadas. Desta forma encontra-se no gráfico 3a, o resultado de um acréscimo de 0,10% no primeiro período, no período de 1970 de 0,12%, e de 0,16% no último período de 1980, em relação ao Brasil.

Tratando-se do percentual de participação dos estabelecimentos industriais de Criciúma em relação à Santa Catarina, podemos visualizar no gráfico 3a, que no período de 1960 tem uma evolução de 1,98%, com um acréscimo em 1970, apresentando um resultado de 2,17%, e mais uma evolução em 1980 com 3,01%.

O valor da produção do gráfico 3c, os dados de Criciúma em relação à Santa Catarina no período de 80 ficaram com 4,32% de participação, contra 3,33% do período anterior, e o valor da transformação industrial do gráfico 3d, percorre o roteiro inverso, apresentando um acréscimo no resultado ficando com 5,47% de participação no período de 80, contra 4,33% no período de 70.

Sendo assim, observa-se que Criciúma em relação à Santa Catarina e ao Brasil, teve como eixo de desenvolvimento econômico o setor industrial.

4.3 — Análise do Setor Comercial

Abrangeu o recenseamento geral de 1960, 1970 e 1980 o censo comercial.

Nos períodos de 1960, 1970 e 1980, os censos comerciais respeitaram uma mesma classificação das atividades, os dados do Comércio de Mercadorias são discriminados, segundo a forma de vendas, em 2 (duas) classes: a varejo e por atacado. Os estabelecimentos que vendem a varejo e por atacado, chamados estabelecimentos mistos, foram considerados como varejista ou atacadista, de acordo com a forma de vendas predominante.

As atividades do comércio varejista e atacadista foram classificados em Gêneros de Comércio que correspondem, de modo geral, a forma tradicional de organização das Atividades Comerciais no País.

Verifica-se na tabela. 8 o número total de estabelecimentos comerciais e pessoal ocupado que estão divididos entre: comércio varejista e comércio atacadista. Abrangendo dados estatísticos do Brasil, Santa Catarina e Criciúma no período de 1960 – 80.

Tabela 8: Setor Comercial – Estabelecimentos e Pessoal Ocupado do Brasil, Santa Catarina e Criciúma

Região	Categoria		1960	1970	1980
Brasil	N ° de Estabelecimentos	Total	361.503	568.595	931.527
		Comércio Varejista	332.704	527.472	885.558
		Comércio Atacadista	28.799	41.123	45.969
	Pessoal Ocupado	Total	962.224	1.635.751	3.259.658
		Comércio Varejista	741.052	1.335.478	2.817.273
		Comércio Atacadista	221.172	300.273	442.385
Santa Catarina	N ° de Estabelecimentos	Total	10.117	19.420	23.637
		Comércio Varejista	9.526	18.353	22.326
		Comércio Atacadista	591	1.067	1.311
	Pessoal Ocupado	Total	26.853	53.585	100.236
		Comércio Varejista	22.370	45.702	88.280
		Comércio Atacadista	4.483	7.883	11.956
Criciúma	N ° de Estabelecimentos	Total	337	649	756
		Comércio Varejista	321	612	719
		Comércio Atacadista	16	37	37
	Pessoal Ocupado	Total	811	2.000	3.730
		Comércio Varejista	757	1.792	3.392
		Comércio Atacadista	54	208	338

Fonte: Censo Comercial – IBGE – 1960 – 1970 – 1980

Pode-se observar, com base na tabela 8, o número total de estabelecimentos comerciais no Brasil, Santa Catarina e Criciúma tiveram um aumento no período compreendido entre 1960-1980, sendo que este aumento é observado tanto no comércio varejista como no comércio atacadista, este com uma exceção no comércio atacadista, em Criciúma, pois permaneceu constante

entre os períodos de 70 e 80. Com relação ao total de pessoal ocupado, observa-se um desempenho semelhante nas três esferas, entre os períodos de 1960 a 1980.

O número de estabelecimentos comerciais em Criciúma sofreu um forte acréscimo entre os anos 60 e 70, aumentou 92,58%, embora não tenha apresentado a mesma tendência de evolução entre 70 e 80, ficando com desempenho de 16,49% no último período.

O Comércio de Criciúma conheceu tempos de muita prosperidade, principalmente a partir da década de 60. Inicialmente voltado para atendimento da população local, muito cedo se viu obrigado a acompanhar o ritmo de crescimento não só da população municipal e circunvizinha, como se expandir e modernizar-se para acompanhar o surto de crescimento econômico.

Em relação ao número total de pessoal ocupado em Criciúma, observa-se um expressivo desempenho na primeira década de 60 e 70, com 146,61% de evolução, na última década de 70 e 80, embora tenha sofrido uma retração, ainda assim houve acréscimo de 86,50% de pessoal ocupado em Criciúma.

O número de estabelecimentos totais em Santa Catarina apresentou uma evolução, embora o percentual observado de 91,95% tenha sido menor do que o desempenho de Criciúma na primeira década de 60 a 70. Na segunda década de 70 a 80, o resultado de 21,71% de evolução apresenta-se maior do que o desempenho de Criciúma.

Interessante notar que Santa Catarina apresenta um desempenho menor no período de 60 a 70 e, maior no segundo período de 70 a 80, do que o município de Criciúma com relação à evolução do número de estabelecimentos totais notou-se também que os resultados do total de pessoal ocupado permaneceram na mesma proporção, sendo menor no primeiro período e maior no segundo período.

Os dados analisados do Brasil com relação ao item número de estabelecimentos totais apresentam-se da seguinte maneira: 57,28% de expansão no primeiro período de 60 a 70, e 63,83% no período de 70 a 80.

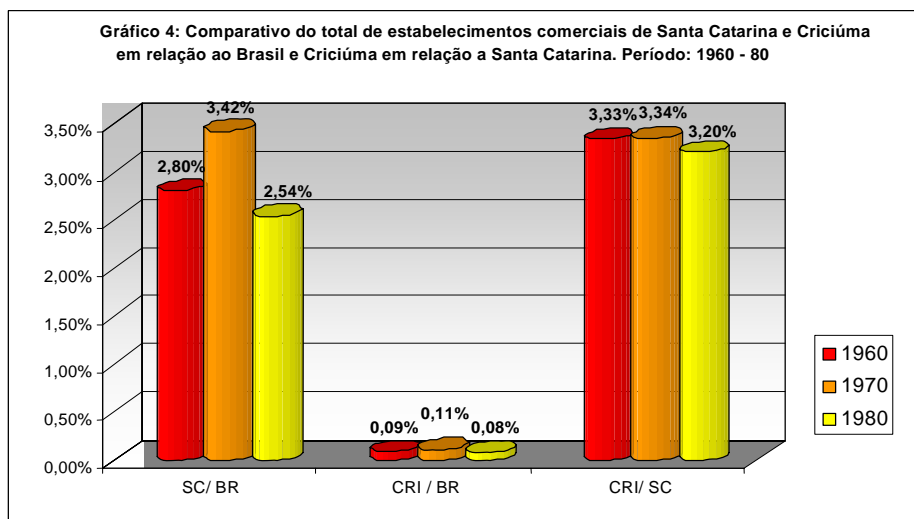
No caso do total de pessoal ocupado no período que compreende 60 a 70, o acréscimo foi de 70%, seguido de 99,27% no último período.

Sendo o objeto de estudo deste trabalho o reflexo da construção da BR-101 sobre o município de Criciúma, nota-se os seguintes aspectos: Criciúma

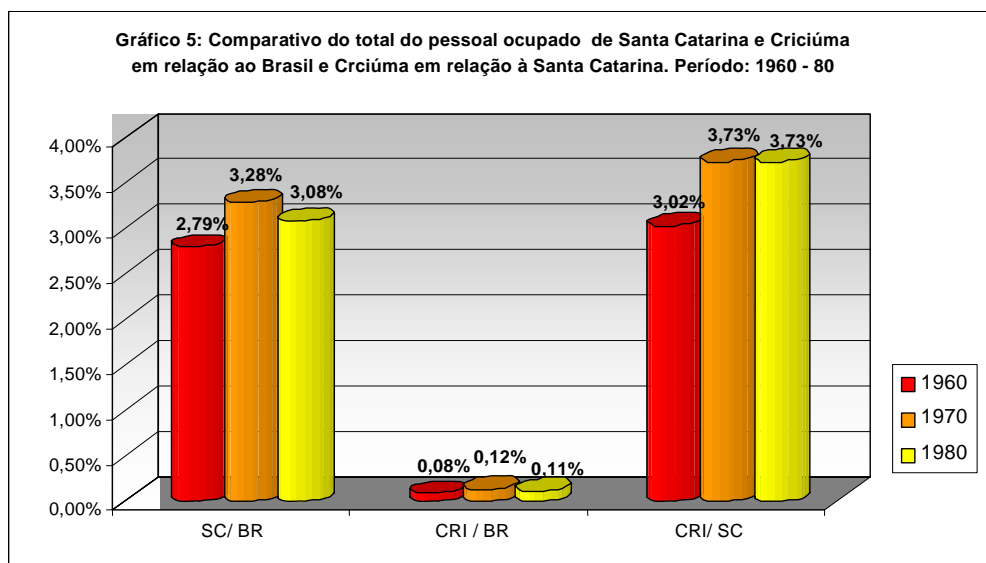
na década de 60 a 70 obteve acréscimo do número total de estabelecimentos em relação à Santa Catarina e Brasil, na segunda década não obteve o mesmo resultado, ficando abaixo com relação à Santa Catarina e Brasil.

Em relação ao número total de pessoal ocupado, ficou semelhante à categoria citada acima, pois no primeiro período de 60 a 70, Criciúma demonstra um desenvolvimento superior ao Brasil e também a Santa Catarina. No segundo período de 70 a 80, seu resultado ficou inferior a Santa Catarina e ao Brasil.

Na sequência, os gráficos 4 e 5 exibem a comparação do número total de estabelecimentos e número total de pessoal ocupado de Santa Catarina e de Criciúma em relação ao Brasil, e Criciúma em relação à Santa Catarina.



Fonte: Censo Comercial – IBGE – 1960 – 1970 -1980



4.4 — Análise do Setor de Serviços

O Recenseamento Geral dos anos de 1960, 1970 e 1980 abrangeu o censo de serviços.

Compreende-se o Censo dos Serviços os estabelecimentos cuja atividade fosse a de prestação de serviços a pessoas, executados por unidades de serviços pertencentes a organizações privadas, sociedades de economia mista e empresas estatais.

A classificação das atividades, os dados dos serviços são discriminados, segundo a característica de serviços prestados, em 6 (seis) classes: Serviços de Alojamento e Alimentação; Serviços de Reparação, Manutenção, Instalação e Confecção sob Medida; Serviços Pessoais e de Higiene Pessoal; Serviços de Radiodifusão, Televisão e Diversões; Serviços Auxiliares Diversos e Serviços de Compra, Venda, Loteamento, Incorporação, Administração, Locação e Arrendamento de Bens Imóveis.

De acordo com o Censo dos Serviços, o estabelecimento é uma unidade básica de informação estatística. Consideram-se Estabelecimentos as Unidades de Produção e as Unidades de Apoio. A Unidade de Produção ou Estabelecimentos é o local onde se reúnem recursos humanos e materiais organizados para a prática de atividades econômicas. Já as Unidades de Apoio são estabelecimentos com a finalidade específica de prestar serviços de apoio administrativo, tais como: administração central, local e regional; escritório de contato; depósito fechado; departamento contábil e de cobranças; departamento de publicidade e propaganda e outras.

Referente ao pessoal ocupado, este compreende todas as pessoas em atividade no último dia do ano, inclusive proprietário ou sócios, as pessoas afastadas em gozo de férias, licenças, seguradas por acidentes, etc., desde que este afastamento não tenha sido superior a 30 (trinta) dias, e os membros da família de proprietário ou sócios, com atividade no estabelecimento, sem vínculo empregatício e sem remuneração.

A tabela 9 será apresentada os dados referentes ao período de 1960 – 80, do total de estabelecimentos e pessoal ocupado no setor dos serviços no Brasil, Santa Catarina e Criciúma.

Tabela 9: Prestação de Serviços – Estabelecimentos e Pessoal Ocupado no Brasil, Santa Catarina e Criciúma.

Região	Categoria	1960	1970	1980
Brasil	Estabelecimentos	221.477	313.004	720.628
	Pessoal Ocupado	524.488	812.831	2.668.598
Santa Catarina	Estabelecimentos	6.717	11.001	23.023
	Pessoal Ocupado	15.975	24.340	83.061
Criciúma	Estabelecimentos	191	316	763
	Pessoal Ocupado	445	743	2.605

Fonte: Censo Demográfico – IBGE – 1960 – 1970 - 1980

A tabela 9 demonstra a evolução do número total de estabelecimentos e pessoal ocupado no setor de serviços em Criciúma, Santa Catarina e Brasil, no período de 1960 – 80.

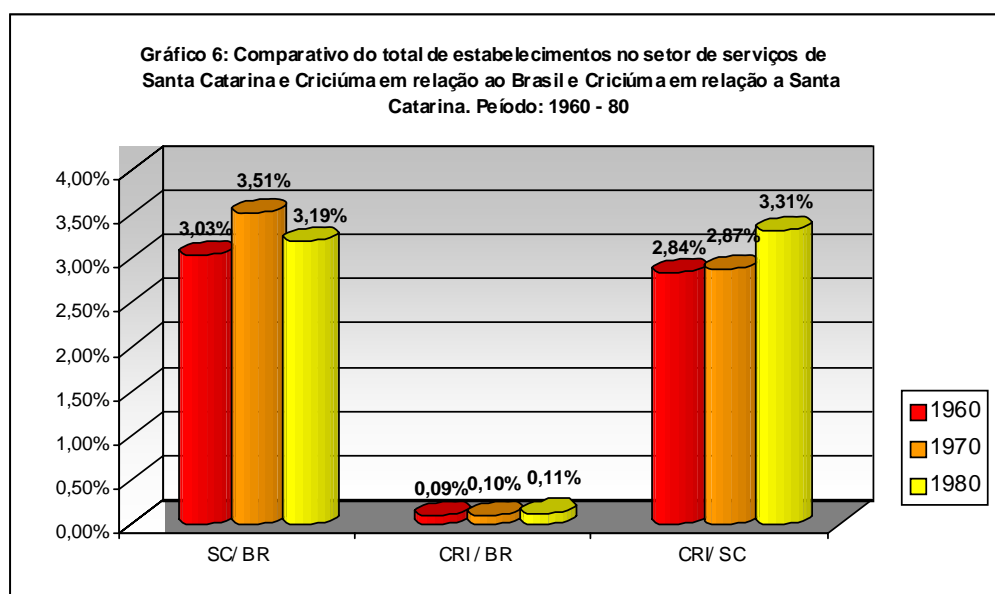
Criciúma demonstra uma boa vocação para o setor de serviços no primeiro período de 60 a 70, com evolução tanto no número de estabelecimentos 65,45% quanto no número de pessoal ocupado 66,97% estando acima de Santa Catarina e do Brasil. No que corresponde ao segundo período de 70 a 80, o número de estabelecimentos em Criciúma 141,46% é maior que o de Santa Catarina 109,28% e Brasil 130,23%.

Em relação ao pessoal ocupado, a incorporação de mão de obra pelo setor de serviço, sofre uma boa elevação, quando Criciúma, apresenta no período de 70 a 80 250,61% de acréscimo, contra 241,25% de Santa Catarina e 228,31% do Brasil.

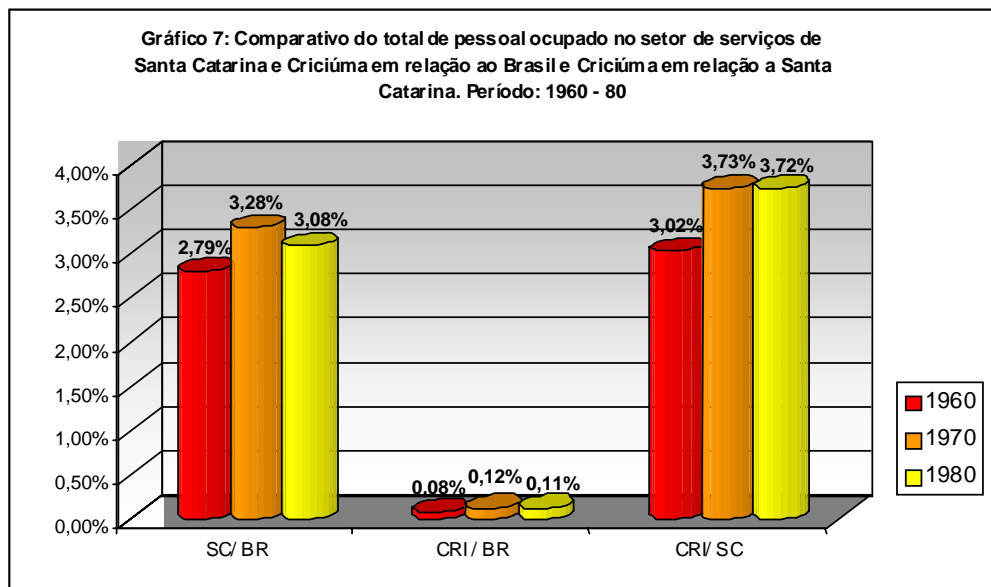
Santa Catarina no primeiro período de 60 a 70 fica com 63,78% de aumento no número de estabelecimentos, embora estando acima do resultado do Brasil 41,33%, esse número está um pouco abaixo do ocorrido em Criciúma 65,45% neste mesmo período. No caso do pessoal ocupado no setor de serviços em Santa Catarina, o que observa no período de 60 a 70, é que Santa Catarina obteve um crescimento muito próximo ao ocorrido no Brasil 54,98%, embora o resultado de 52,36% seja praticamente 15% a menos ao obtido em Criciúma 66,97%.

O Brasil no período de 60 a 70 tem uma evolução de 41,33% no número de estabelecimentos no setor de serviços, acompanhado também pelo resultado percentual de crescimento de 54,98% de pessoal ocupado nesse setor. Destaque para a significativa presença desse setor na economia do Brasil, que será fortemente demonstrada no período seguinte de 70 a 80, quando esse número passa para 130,23% de acréscimo no número de estabelecimentos, acompanhado de 228,31% do número de pessoas ocupadas, ou seja, mão de obra assimilada por esse setor.

De forma objetiva, os gráficos 6 e 7 demonstram a participação total de estabelecimentos e pessoal ocupado no setor de serviços de Santa Catarina e de Criciúma em relação ao Brasil e Criciúma em relação à Santa Catarina



Fonte: Censo Industrial do Brasil – IBGE – 1960 – 1970 - 1980
Censo Industrial de Santa Catarina – IBGE – 1960 – 1970 - 1980



Analisando a tabela 10, torna-se claro a evolução do setor de serviços no âmbito Nacional, Estadual e Municipal.

Tabela 10: Relação da participação de Pessoal Ocupado no Setor dos Serviços com relação à População Economicamente Ativa

Região	Categoria	1960	1970	1980
Brasil	População Economicamente Ativa	22.750.028	29.557.224	43.235.712
	Pessoal Ocupado no Setor de Serviços	524.488	812.831	2.668.598
	% de Partic. Pessoal ocupado no Setor Serviços c/relação PEA	2,31%	2,75%	6,17%
Santa Catarina	População Economicamente Ativa	641.195	882.229	1.356.186
	Pessoal Ocupado no Setor de Serviços	15.975	24.340	83.061
	% de Partic. Pessoal ocupado no Setor Serviços c/relação PEA	2,49%	2,76%	6,12%
Criciúma	População Economicamente Ativa	13.474	18.400	40.436
	Pessoal Ocupado no Setor de Serviços	445	743	2.605
	% de Partic. Pessoal ocupado no Setor Serviços c/relação PEA	3,30%	4%	6,44%

Fonte: Censo Serviços – IBGE – 1960 – 1970 – 1980

Censo Demográfico – IBGE – 1960 – 1970 – 1980

No primeiro período de 60 a 70, apesar de evoluir, houve pouca diferença na porcentagem de participação do pessoal ocupado no setor de serviços com relação a PEA das três regiões.

Observa-se ainda, que no primeiro período, Criciúma começa a despontar com 3,30% da participação e Santa Catarina apesar de ter ficado abaixo do indicador de Criciúma, apresentou melhor desempenho que o obtido pelo Brasil.

Na década de 70 a 80, o desempenho obtido por Criciúma, que na seqüência teve 4,04% e por último 6,44% da participação de pessoal ocupado no setor de serviços com relação a PEA.

No caso de Santa Catarina e Brasil, os números de desempenho apresentado obedeceram ao mesmo ritmo de evolução, durante o período de 70 a 80.

CONCLUSÃO

Esse trabalho mostrou que o investimento rodoviário caminha de acordo com as características próprias e individuais de cada região, seu desenvolvimento e a rentabilidade gerada através dos investimentos que serão revertidos em benefícios a economia.

Torna-se relevante nesse trabalho notar que as obras rodoviárias em regiões não ocupadas agem como facilitadores e influenciadores de áreas não exploradas, criando um ambiente de crescimento e integração entre as regiões. Sendo assim, Criciúma cresceu sob a luz do investimento rodoviário na BR-101, que buscava um maior crescimento em suas atividades econômicas, o qual o seu maior produto era o carvão.

A advento da nova estrada que ligou Florianópolis ao restante do estado, propiciou um grande crescimento populacional em Criciúma, da zona rural para a zona urbana, alcançando novos meios de produção além do agrícola. Primeiramente, como foi visto, a produção do carvão que proporcionou empregos fixos e grandes contingentes de mão-de-obra, seguida da cerâmica, têxtil e vestuário, calçados e metal-mecânica.

A construção da BR-101 proporcionou a cidade de Criciúma a oportunidade de acompanhar e participar, nos meados de 1970, do panorama econômico do país que se encontrava voltado para área industrial em busca do “Milagre Econômico”.

Logicamente, ao se alterar o quadro econômico de uma cidade, altera-se também seu quadro social, que ao longo da rodovia percebe-se a diversidade de pontos comerciais e industriais em áreas de população de baixa renda, entretanto, a mesma busca a proximidade entre os meios de transporte e suas residências para facilitar e baratear seu deslocamento ao centro da cidade e seus empregos. Para tal, a rodovia justifica-se pela sua participação e influência para o desenvolvimento da cidade de Criciúma.

REFERÊNCIAS

BARAT, Josef. **A evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, IPEA, 1978.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo comercial Santa Catarina**. 7. Recenseamento geral – 1970. Série Regional. v.6, n.20.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo comercial Santa Catarina**. 9. Recenseamento geral do Brasil – 1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1984. v.4, n.21.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo comerciais e dos serviços de 1960: Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul**. 7. Recenseamento geral e do Brasil – Série Regional, v.4, n.9.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico de 1960: 7**. Recenseamento geral do Brasil. Série Regional, v.1, n. 15.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico Santa Catarina**. 8. Recenseamento geral – 1970. Série Regional, v.1, n.20.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico: dados**

distritais. 9. Recenseamento geral do Brasil – 1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1982, v.1, n.19.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo demográfico:** mão-de-obra. 9. Recenseamento geral do Brasil – 1980. v.1, n.21.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo dos serviços:** Santa Catarina. 8. Recenseamento geral – 1970. Série Regional, v.7, n.20.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo dos serviços:** 9. Recenseamento geral do Brasil – 1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1984, v.5, n.21.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo industrial de 1960:** Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul. 7. Recenseamento geral do Brasil. Série Regional, v.3, n.7.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo industrial:** Brasil. 8. Recenseamento geral - 1970. Série Nacional, v.1.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo industrial:** Santa Catarina. 8. Recenseamento geral – 1970. Série Regional, v.4, n.20.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo industrial:** dados gerais. 9. Recenseamento geral do Brasil – 1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1984, v.3, tomo 2, parte 1, n.21.

BRASIL. Secretaria de Planejamento da Presidência da República. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo industrial:** dados gerais. 9. Recenseamento geral do Brasil – 1980. Rio de Janeiro: IBGE, 1984, v.3, tomo 2, parte 1, n.1.

COSTA, Valéria L. Bittencourt. **Desenvolvimento em Blumenau e Brusque e sua relação com a construção da BR-101:** análise da década de 60 a 80. 2003. 58f. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2003.

GOULARTI FILHO, Alcides. Integração e consolidação do capital industrial – 1962 a 1990. In:____. **Formação econômica de Santa Catarina.** Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

LONGHI, Karina Coelho. **Desenvolvimento sócio-econômico de Florianópolis e sua relação com a construção da BR-101 no período de 1960 a 1980.** 2003. 80f. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2003.

MEURER, Tereza Cristina. **O impacto da BR-101 no crescimento econômico dos municípios de Palhoça e São José no período de 1960 a 1980.** 2004. 75f. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina, Santa Catarina, 2004.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CIRCIÚMA e FUNDAÇÃO CULTURAL DE CRICIÚMA (FUCRI) – Disponível em: www.criciuma.sc.gov.br/fcc/conheca/historico.php. Acesso em julho de 2004.

RESENDE, Eliseu. **As rodovias e o desenvolvimento do Brasil.** In: CONGRESSO MUNDIAL DA FEDERAÇÃO INTERNACIONAL, 7, Munique, 1973.

VASQUES, Silvinei. **A construção da BR-101 e seus reflexos na economia de Joinville.** Florianópolis: 2002. 56f. Monografia (Graduação em Economia) – Departamento de Economia – Universidade Federal de Santa Catarina. Santa Catarina, 2002